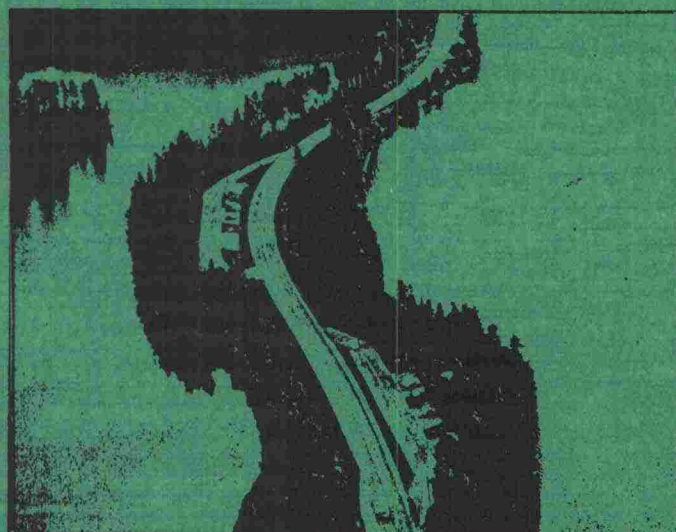
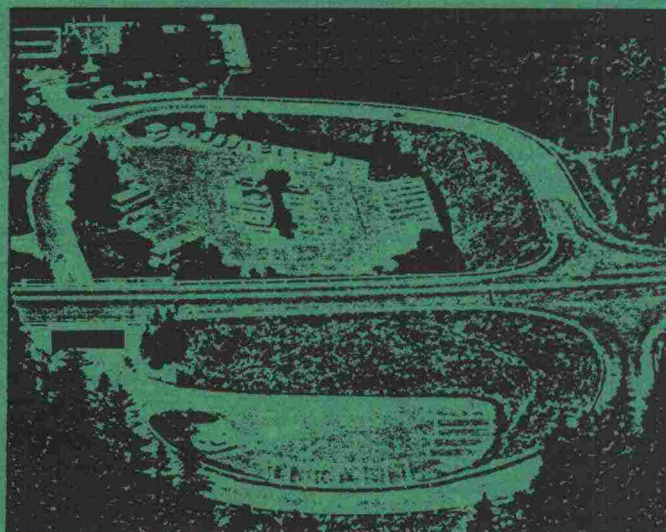


TIENVARSHIPALVELUT

SELVITYS LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEISTA
SEKÄ TIELIIKENTEN KÄYTÖSSÄ OLEVISTA
PALVELUISTA



TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS
KÄYTTÖOSASTO, LIIKENNETOIMISTO
VIATEK OY

TVH 74 2025

HELSINKI 15.01.1977

TIENVARSHIPALVELUT

SELVITYS LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEISTA SEKÄ TIELIIKENTEEEN
KÄYTÖSSÄ OLEVISTA PALVELUISTA

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS
KÄYTTÖOSASTO, LIIKENNETOIMISTO
VIATEK OY

TVH 742025

HELSINKI 15.01.1977

ALKUSANAT

Tässä selvityksessä on tarkasteltu tienvarsipalvelujen määrää ja laatua, palvelujen kehittämiseksi ja lisäämiseksi tehtyjä suunnitelmia sekä tehty ehdotuksia tienvarsipalvelujen kehittämiseksi saatujen kokemusten pohjalta. Selvityksen lähtökohtana on TVL:n tie- ja vesirakennuspiirien v. 1975 laatimat tarkistettut yleissuunnitelmat levähdys- ja pysäköimisalueista. Selvityksen tarkoituksena on antaa kuva tienvarsipalvelujen nykytilasta ja toimia perustana tienvarsipalveluja kehitettäessä.

Selvitystyön on tehnyt TVH:n käyttöosaston liikennetoimiston toimeksiannosta Viatek Oy dipl.ins. M. Ojajärven valvonnassa. Viatek Oy:ssä selvityksen laatimiseen ovat osallistuneet ins. T. Kokko ja dipl.ins. M. Leppävuori.

TIENVARSHIPALVELUT

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

ALKUSANAT

YHTEENVETO

1	JOHDANTO	2
2	TIENVARSHIPALVELUJEN TARVE	5
2.1	Väsymyksestä aiheutuvat onnettomuudet	
2.2	Pysähtyneen tai pysäköidyn ajoneuvon aiheuttamat onnettomuudet	
2.3	Autonkuljettajan väsyminen ajon aikana	
2.4	Pysähdysten tarve automatkalla	
3	KÄYTTÖSSÄ OLEVAT TIENVARSHIPALVELUJEN JA PALVELUT	9
3.1	Levähdys- ja pysäköimisalueet	
3.2	Huoltoasemat	
3.3	Leirintäalueet	
3.4	Hotellit, motellit ja lomakylät	
3.5	Terveyskeskukset ja sairaalat	
3.6	Hätäpuhelimet ja muut hälytyspalvelut	
3.7	Sairaankuljetus	
3.8	Liikkuvat tiepalvelut	
3.9	Taajamien tarjoamat palvelut tienkäyttäjille	
4	LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET	15
4.1	Yleistä	
4.2	Suunnittelu	
4.3	Rakentaminen	
4.4	Kunnossapito	
4.5	Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittämisessä huomioon otettavia näkökohtia	
5	LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEIDEN KÄYTTÖ	33
5.1	Levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjien kokonaismäärä	
5.2	Autolla tehty käyttölaskenta	
5.3	Lentokoneesta tehty käyttölaskenta	
5.4	Pysäköintipaikkojen riittävyys levähdysalueilla	
5.5	Kävijämäärät Kainuun piirin eräillä levähdysalueilla vieraskirjojen mukaan	
5.6	Levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjien haastattelututkimus	

LIITTEET

- 1 Otteita ruotsalaisesta kirjallisuustutkimuksesta
"Sidoanläggningar"
- 2 Otteita Ruotsin tielaitoksen julkaisusta "Funktionella
rastplatser"
- 3 Tienvarsipalvelut valtatie n:o 4:n varrella
- 4 Tienkäyttäjiä palvelevat alueet. Levähdys- ja pysä-
köimisalueet. TVL:n ohjeet III4.0-4.1
- 5 Kartta levähdys- ja pysäköimisalueista
- 6 Esimerkkejä rakennetuista levähdysalueista

YHTEENVETO

Tärkeimmät tällä hetkellä tienkäyttäjien käytössä olevat tienvarsipalvelut ovat levähdys- ja pysäköimisalueet, huoltoasemat, ravitsemusliikkeet, leirintäalueet ja kioskit sekä hätäpuhelimet.

Tienvarsipalvelujen kehittämiseksi TVL ryhtyi 1960-luvulla rakentamaan levähdys- ja pysäköimisalueiden verkkoa. TVH:ssa tehtiin vuosina 1967-69 yleissuunnitelma levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentamiseksi valta- ja kantateiden varsille. Vuonna 1975 tehdyn inventoinnin mukaan oli valta- ja kantateiden varsilla valmiita levähdysalueita 266 ja pysäköimisalueita 1 232. Tämä on noin 80 % alkuperäisen yleissuunnitelman mukaisesta alueiden määrästä. Vuonna 1975 tehtiin tarkistettu yleissuunnitelma, jonka mukaan tulee levähdysalueiden kokonaismääräksi 394 ja pysäköimisalueiden kokonaismääräksi 1 626. Näiden lisäksi tulevat muiden maanteiden varsille rakennettavat alueet, joiden kokonaismäärä on tämän suunnitelman toteutumisen jälkeen 422. Yleisten teiden varsilla olevien levähdys- ja pysäköimisalueiden kokonaismääräksi tulee näin ollen 2 442.

Yhtä levähdysaluetta käyttää vilkkaana heinäkuun päivänä keskimäärin 150 autoa ja vastaavasti yhtä pysäköimisaluetta käyttää päivässä noin 50 autoa. Voidaan laskea, että yleisten teiden varsilla olevia levähdys- ja pysäköimisalueita käyttää vilkkaana heinäkuun päivänä noin 125 000 autoa. Kesä kautena, eli touko-syyskuussa, on alueiden käyttäjien määrä yhteensä noin 7,5 milj. Yhden vuoden aikana kertyy tämän arvion mukaan käyttökertoja yhteensä noin 10 milj.

Myös yksityiset tienvarsipalvelut, kuten huoltoasemat, majoitusliikkeet, ravitsemusliikkeet, leirintäalueet ja kioskit ovat lisääntyneet ja omalta osaltaan nostaneet tienkäyttäjien palvelutasoa.

Huoltoasemat muodostavat autoilijoiden kannalta tärkeän palveluverkoston. Vuonna 1976 oli Suomessa huoltoasemia yhteensä n. 2 100, joista taajamien ulkopuolella yleisten teiden varsilla n. 1 200. Huoltoasemista on 60 % varustettu kahviolla. Yleisten teiden varsilla oli yöpalveluasemia yhteensä 150.

Suomessa on n. 310 leirintäaluetta, 440 hotellia tai motellia sekä n. 190 lomakylää. Liikenneonnettomuustapauksissa voivat autoilijat turvautua 280 terveyskeskuksen tai 90 yleissairaalan apuun. Moottoriajoneuvorekisterin mukaan on Suomessa 570 sairasautoa, jotka ovat käytettävissä myös liikenneonnettomuustapauksissa.

Hälytysmahdollisuuksien parantamiseksi ja tienkäyttäjien palvelemiseksi erilaisissa pulmatilanteissa ovat tie- ja vesirakennushallitus sekä posti- ja lennätinhallitus yhdessä kokeilleet teiden varsille sijoitettavia hätäpuhelimia yhteensä noin 330 km matkalla. Teiden varsilla on myös joukko liikennemerkein osoitettuja puhelimia, joista voi soittaa hätäpuheluja. Myös autoradiopuhelimet ovat tärkeä viestiväline tieliikenteen kannalta. Autoradiopuhelimia oli vuonna 1976 käytössä eri laitosten tai yritysten sekä yksityisten ajoneuvoissa yhteensä noin 40 000.

Vuonna 1973 tehdyn tutkimuksen mukaan olivat 1 000 levähdys- ja pysäköimisalueen hoitokustannukset vuodessa 900 000 markkaa. Samana vuonna olivat tienvarsien puhtaanapitokustannukset noin 780 000 markkaa.

Kesällä 1976 haastateltiin levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjiä ja verrattiin tuloksia vuonna 1969 tehtyyn vastaavanlaiseen tutkimukseen. Tutkimuksen mukaan on alueiden käyttö selvästi lisääntynyt. Samoin voidaan todeta, että alueiden käyttäjien tyytyväisyys alueita kohtaan on kasvanut. Eräillä TVL:n Kainuun piirin levähdysalueilla on ollut käytössä vieraskirja, johon alueen käyttäjät ovat merkinneet nimensä ja mielipiteitään. Vieraskirjamerkintöjen mukaan ovat autoilijat yleensä tyytyväisiä alueisiin ja pitävät niiden olemassaoloa tarpeellisena.

Suomalainen luonto tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet rakentaa viihtyisiä levähdys- ja pysäköimisalueita, jos alueen paikan valinta ja suunnittelu tehdään huolella. Tähän raporttiin on koottu esimerkkejä toteutetuista levähdys- ja pysäköimisalue-suunnitelmista sekä kartta näiden alueiden sijainnista. Tämän lisäksi on tehty esimerkin luontoi-
nen tarkastelu valtatie n:o 4 varrella olevista tienvarsipalveluista. Raportin liitteenä on vuonna 1975 valmistunut ohje levähdys- ja pysäköimis-
alueiden suunnittelusta.

Esimerkkitapauksen tarkastelun perusteella voidaan todeta, että levähdys- ja pysäköimisaluetta nykytilanteessa on lähes riittävästi, minkä vuoksi päähuomio näiden alueiden osalta tulee kiinnittää olemassa olevien alueiden kunnossapitoon ja alueiden varustetason parantamiseen.

1
JOHDANTO

Tieliikenteen kasvaessa voimakkaasti 1960-luvulla tie- ja vesirakennuslaitos kohdisti huomiota tienvarsipalvelujen kehittämiseen. Entistä selvemmin todettiin, että liikenneturvallisuuden kannalta ei riitä, että tienkäyttäjälle tarjotaan hyväkuntoinen tie ajettavaksi, vaan tienkäyttäjällä tulee olla myös mahdollisuus virkistäytymiseen tai ajoneuvon huoltoon.

Erityisen tärkeiksi osoittautuivat levähdys- ja pysäköimisalueet sekä liikenneturvallisuuden että matkailun kannalta. Liikenneonnettomuustilastot osoittavat, että väsymyksellä on varsin usein vaikutusta liikenneonnettomuuksien syntyyn. Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien raporttien mukaan oli väsymys pääsyynä 2,8 %:ssa ja myötävaikuttaneena syynä 3,9 %:ssa kuolemankolareista. Näiden onnettomuuksien yhteenlasketut kustannukset olivat vuonna 1975 noin 60 milj.mk. Yleisillä teillä sattui vuonna 1975 noin 950 poliisin tietoon tulleita peräänajoa, näistä linjaonnettomuuksia oli 730. Peräänajo-onnettomuuksien kustannukset olivat kyseisenä vuonna noin 30 milj.mk.

Levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentamista on osaltaan vauhdittanut tieliikenneasetuksen kohta, jonka mukaan ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajaan asutun alueen ulkopuolella ajoradalle, jos tie on liikennemerkein osoitettu etuajo-oikeutetuksi, elleivät erityiset syyt siihen pakota. Tieliikennelaki puolestaan kieltää ajoneuvon kuljettamisen väsyneenä.

Liikennemäärien kasvaessa myös muiden tienvarsipalvelujen merkitys on lisääntynyt, toisaalta tienkäyttäjämäärien kasvaessa liikeyritykset ovat tulleet entistä kannattavammiksi. Tärkeimpien teiden varsille on näin muodostunut runsaasti tienkäyttäjiä palvelevaa toimintaa.

TVL:n hoidossa olevilla yleisillä teillä oli liikennesuorite vuonna 1975 yhteensä noin 16 000 milj. ajoneuvokilometriä, tästä henkilöautojen osuus oli noin 12 000 milj. ajoneuvokilometriä. Kokonaisliikennesuoritteesta oli noin 25 % matkoja, joiden pituus oli vähintään 100 km.

Jos oletetaan, että tienvarsipalvelut lisäävät ensisijaisesti pitkämatkaisen autoliikenteen turvallisuutta ja mukavuutta, voidaan laskea, että ne palvelevat vuodessa noin 4 000 milj. ajoneuvokilometriä vastaavaa liikennesuoritetta.

Jäljempänä tarkastellaan yksityiskohtaisesti tienvarsipalvelujen verkon rakennetta ja käyttöä sekä pyritään arvioimaan sen tehokkuutta ja kehittämistarpeita.



Levähdysalue Pulkki-
lanharjulla (mt 314)

Rastplats vid Pulkki-
lanharju (lv 314)



Levähdysalue Sääks-
mäen sillan luona
(vt 3)

Rastplats vid Sääks-
mäki bro (rv 3)



Ilmoilan levähdysalue
mt 305 varrella

Ilmoila rastplats
(lv 305)

TIENVARSHIPALVELUJEN TARVE

Levähdys- ja pysäköimisalueet ja tienvarsipalvelut edistävät liikenneturvallisuutta ja lisäävät autotien mukavuutta tarjoamalla tienkäyttäjille tilaisuuden siirtyä hetkeksi pois liikenteestä ja ajoradalta virkistäytymään tai huoltamaan ajoneuvoa.

2.1 Väsymyksestä aiheutuvat onnettomuudet

Pitkät ajomatkat aiheuttavat turtumista ja ajoväsymystä, mikä puolestaan lisää onnettomuusriskiä. Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien raporteista vuosilta 1968-74 kootun yhteenvedon mukaan väsymys oli pääsyyinä 2,8 % ja myötävaikuttaneena syynä 3,9 % kuolemankolareista.

Em. raporttien ja TVH:n vuoden 1975 onnettomuustilaston perusteella voidaan laskea, että väsyneenä ajaminen on pääsyyinä vuosittain n. 300 liikenneonnettomuudessa, joista 15 johtaa kuolemaan ja 120 vammautumiseen. Näissä onnettomuuksissa kuolee 18 ja loukkaantuu 210 ihmistä, lisäksi 425 ajoneuvoa vaurioituu.

Väsymys on myötävaikuttavana syynä vuosittain 430:een onnettomuuteen, joista 20 johtaa kuolemaan ja 165 vammautumiseen. Näissä onnettomuuksissa kuolee 25 ja loukkaantuu 300 ihmistä, lisäksi 600 ajoneuvoa vaurioituu.

Niiden onnettomuuksien, joiden pääsyy oli väsymystila, kansantaloudelliseksi kustannukseksi v. 1975 voidaan arvioida n. 25 milj.mk. Niiden onnettomuuksien, joissa väsyneenä ajaminen oli myötävaikuttaneena syynä, kansantaloudelliset kustannukset olivat v. 1975 n. 33 milj.mk. Vuonna 1975 väsyneenä ajamisella oli siis osuutta yhteensä 58 milj. mk:n onnettomuuskustannuksiin. Esitetyt arviot onnettomuuskustannuksista perustuvat TVH:n talousosaston syyskuussa 1976 antamiin tietoihin. Näiden mukaan kuolemaan johtaneen onnettomuuden kustannus on 1 200 000 mk, loukkaantumiseen johtaneen 50 000 mk ja aineelliseen vaurioon johtaneen 3 500 mk.

2.2 Pysähtyneen tai pysäköidyn ajoneuvon aiheuttamat onnettomuudet

Ajoradalle tai sen reunaan pysähtyneen tai pysäköidyn ajoneuvon voidaan olettaa olevan vaaraksi liikenneturvallisuudelle etenkin vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä. Tieliikenneasetuksen mukaan ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajaan asutun alueen ulkopuolella ajoradalle, jos tie liikennemerkein on osoitettu etuajo-oikeutetuksi, elleivät erityiset syyt siihen pakota.

Pysäköityyn moottoriajoneuvoon törmäämisten osuus yleisillä teillä sattuneista, poliisin tietoon tul- leista onnettomuuksista oli vuosina 1967-75 seuraava:

	1967 ^{x)}	1967-69 ^{x)}
valta- ja kantateillä	5,0 %	4,5 %
muilla maanteillä	} 4,1 %	3,5 %
paikallisteillä		3,6 %
yleisillä teillä yhteensä	4,5 %	3,9 %

x) Ajo pysähtyneen tai pysäköidyn moottoriajoneuvon perään tai sivuun

	1974 ^{x)}	1975 ^{x)}
valta- ja kantateillä	12,1 %	11,8 %
muilla maanteillä	6,4 %	6,4 %
paikallisteillä	5,1 %	5,7 %
yleisillä teillä yhteensä	8,5 %	8,6 %

x) Ajo liikkeellä olevan, pysähtyneen tai pysäköidyn moottoriajoneuvon perään. Ei sisällä ohitus- ei- kä kääntymisonnettomuuksia.

1960- ja 1970-luvun tilastojen vertailua vaikeuttaa taulukon alaviitteissä mainittu tilastointiperusteiden ero.

Vuonna 1975 yleisillä teillä tapahtuneesta 10 930 on- nettomuudesta oli peräänajoja 943 eli 8,6 %, joista linjaonnettomuuksia (muualla kuin liittymissä, taso- risteyksissä tai silloilla sattunut) oli 729.

Peräänajo-onnettomuus on valta- ja kantateillä kolman- neksi yleisin onnettomuustyyppi. Yleisimpiä ovat yk- sittäisonnettomuudet ja eläinonnettomuudet. Perään- ajo-onnettomuudet ovat yleensä seurauksiltaan lieviä: vuonna 1975 71 % peräänajo-onnettomuuksista johti vain omaisuusvahinkoon ja alle 2 % kuolemaan. Lievempiä olivat ainoastaan eläinonnettomuudet.

Pysähtyneiden tai pysäköityjen ajoneuvojen aiheutta- mien onnettomuuksien kansantaloudelliseksi kustan- nuksiksi voidaan laskea noin 33 milj. mk vuodessa vuoden 1976 kustannustason mukaan. Vertailuna mai- nittakoon, että vuonna 1975 tapahtuneiden tasoristey- sonnettomuuksien kansantaloudelliset kustannukset oli- vat noin 50 milj.mk.

2.3 Autonkuljettajan väsyminen ajon aikana

Tieliikennelain 5 § kieltää ajoneuvon kuljettamisen väsyneenä. Auton kuljettajan väsymyksen kehitystä ajon aikana ja sen vaikutusta liikenneturvallisuu- teen on tutkittu, mutta tutkimuksissa ei ole pääs- ty luotettaviin tuloksiin. Tehdyistä tutkimuk- sista ja aihetta käsittelevistä artikkeleista on poimittu seuraavat tutkimustulokset ja mielipiteet.

On olemassa kahdenlaista väsymystä: fyysistä eli ruumiillista ja psyykkistä. Ajotoiminnassa ilmene- vä väsymys on useimmiten ruumiillisen ja psyykki- sen väsymyksen yhteistulos. Vaikka pitkään samassa asennossa istuminen ja määrättyjen lihasten jatkuva jännittäminen kangistavat lihaksia, ei lihasväsymyk- sellä ole siinä mitenkään ratkaisevaa merkitystä /1/.

Psyykkinen väsymys merkitsee kyllästymistä, mikä on seurauksena yksitoikkoisesta, samanlaisena jatkunees- ta olotilasta ja toiminnasta. Jos tilanne jatkuu sa- manlaisena pitkään, siihen totutaan. Kun on ajettu tuntikausia leveää, suoraa tietä, aiheuttaa tämä tur- tumusta ja valppauden alenemista /2/.

Amerikkalaisen tutkimuksen mukaan pitkien ajomatko- jen väsymyksen aiheuttama liikenneonnettomuusriskin lisääntyminen esiintyy yleisimmin ajomatkan puoli- välin paikkeilla. Vaikka matkan loppuvaiheessa fyy- sinen väsymys saattaa jatkuvasti kasvaa, aiheuttaa kuitenkin perille pääsyn odotus virkistymistä ja kokonaisväsymystilan vähenemistä. Väsymystä lisää myös esimerkiksi edellisenä yönä lyhyeksi jää- nyt uni /3/.

Ajon kuluessa pitäisi pysähtyä vähintään kahden tai kolmen tunnin kuluttua matkan alusta levähtämään ja tämän jälkeen riittävän usein. Enemmän kuin 6-8 tun- tia päivässä ei pitäisi ajaa /3/.

Keinotekoinen virkistäytyminen esimerkiksi kahvin avulla saattaa olla liikenneturvallisuu- den kannalta haitaksi, jos taustana on riittävän suuri perusväsy- mys. Raitis ilma ja kunnon välipala virkistävät par- haiten /4/.

Belgialaisen tutkimuksen mukaan suositellaan, että pitäisi syödä kevyesti ennen automatkaa ja aina vä- lillä matkan varrella. Tulisi pysähtyä n. 200-250 km:n välein levähtämään ja yli 4 tuntia kestäviä yhtämittaisia ajo-osuuksia ei pitäisi tehdä /5/.

2.4

Pysähdysten tarve automatkalla

Autolla liikkuvat tarvitsevat matkan aikana virkistystä, lepoa ja ravintoa. Ajoneuvoa varten tarvitaan polttoainetta, mutta myös huoltoa ja varaosia. Onnettomuuksien varalta tarvitaan hälytysjärjestelmä, sairaankuljetus- ja hoitopalveluja sekä hinauspalveluja.

Arvioitaessa autoliikenteen palvelujen tarvetta ja pysähdysten määrää voidaan lähteä liikennesuoritteesta. Kaikkien autojen yhteenlaskettu liikennesuorite yleisillä teillä oli vuonna 1975 noin 16 000 milj. ajoneuvokilometriä. Henkilöautojen osuus tästä oli noin 12 000 milj. ajoneuvokilometriä.

Autoilijoiden ajotottumuksista, pysähdysten määrästä ja halukkuudesta käyttää tarjolla olevia palveluja Suomessa ei ole tehty tutkimusta. Aihetta käsitteleviä ulkomaisia tutkimuksiakin on niukasti käytettävissä. "Henkilöliikennetutkimus 1974" antaa tietoja liikennesuoritteesta eripituisilla ja erityyppisillä matkoilla, mutta pysähdysten syitä ja määriä tutkimuksesta ei ilmene.

Em. henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli 60 km:n pituisten matkojen osuus yleisten teiden liikennesuoritteesta on noin 50 % ja yli 100 km:n pituisten matkojen osuus noin 25 %.

Vuoden 1967 huoltoasematutkimuksessa laskettiin, kuinka suuri prosentti tien liikenteestä käytti huoltoasemapalveluja. Jos huoltoasemien välimatka oli 10 km, käytti huoltoasemaa tutkimuksen mukaan n. 4,7 % siitä päätien liikenteestä, joka jatkoi huoltoasemalta matkaansa alkuperäiseen suuntaan. Vastavasti, jos huoltoasemien keskimääräinen etäisyys oli 15 km, oli käyttöprosentti n. 7,6. Jos laskettiin kaikki huoltoaseman käyttäjät, myös paikalliset asukkaat, saatiin käyttöprosentiksi huoltoasemien keskimääräisen välimatkan ollessa 10 km 6,2 %. Huoltoasemavälin ollessa 15 km oli käyttöprosentti 9,2. Huoltoasemien käyttäjistä n. 1/3 osti polttoainetta ja n. 2/3 käytti kahviota.

KÄYTÖSSÄ OLEVAT TIENVARSIALUEET JA PALVELUT

Suomessa on autoilijoiden käytössä varsin monipuolinen ja tiheä tienvarsipalvelujen verkosto. Seuraavassa esitetään mitä kaikkia tienvarsipalveluja TVL, muut valtion laitokset, yksityiset yritykset ja kunnat tarjoavat tienkäyttäjille.

3.1 Levähdys- ja pysäköimisalueet

TVH on parantanut teiden palvelutasoa rakentamalla levähdys- ja pysäköimisalueita. Vuonna 1975 oli levähdysalueita valmiina kaikkiaan 299. Suunniteltuja, mutta ei vielä rakennettuja levähdysalueita oli tämän lisäksi 112. Valmiita pysäköimisalueita oli yhteensä 1 603, suunniteltuja alueita oli 410. Levähdys- ja pysäköimisalueita on käsitelty tarkemmin tämän raportin kohdassa 5.

3.2 Huoltoasemat

Suomessa oli v. 1976 huolto- tai jakeluasemia yhteensä n. 2 100 kpl. Näistä on kaupunki- tai kauppalatasoisten taajamien ulkopuolella n. 1 200 kpl. Noin 60 % huolto- tai jakeluasemista on varustettu kahviolla. Taajamien ulkopuolella on siten n. 720 huoltoasemaa, jossa on kahvio. Yöpalveluilla tai seteliautomaateilla varustettuja huoltoasemia on taajamien ulkopuolella n. 150 kpl. Suomessa on huolto- ja jakeluasemien kokonaismäärä pysynyt viime vuosina lähes vakiona.

TVL laski vuonna 1967 valta- ja kantateiden varrella olevat huoltoasemat. Tämän laskennan mukaan oli huoltoasemien keskimääräinen etäisyys valtateiden varsilla 13,2 km ja kantateiden varsilla 18,2 km. Nämä luvut on laksettu jakamalla valta- ja kantateiden kokonaispituudet näiden teiden varsilla olevien huoltoasemien lukumäärällä. Näin saadut lukuarvot eivät ole vertailukelpoisia tämän raportin liitteestä 4 saatavien valtatie n:o 4:n huoltoasemaetäisyyksien kanssa, koska vuoden 1967 tutkimuksessa laskettiin myös aivan lähemmäs sijaitsevat huoltoasemat mukaan huoltoasemien kokonaismäärään. Samassa tutkimuksessa todettiin, että n. 25 % huoltoasemaväleistä oli alle 2 km.

3.3 Leirintäalueet

Leirintäalueiden käyttäjistä on varsin suuri osa autotatkailijoita. Suomessa oli v. 1976 yhteensä 311 leirintäaluetta.

3.4 Hotellit, motellit ja lomakylät

Suomessa on kaikkiaan 438 hotellia tai motellia sekä 187 lomakylää. Hotellit sijoittuvat yleensä taajamiin, sen sijaan motellit ja lomakylät ovat useimmiten taajamien ulkopuolella.



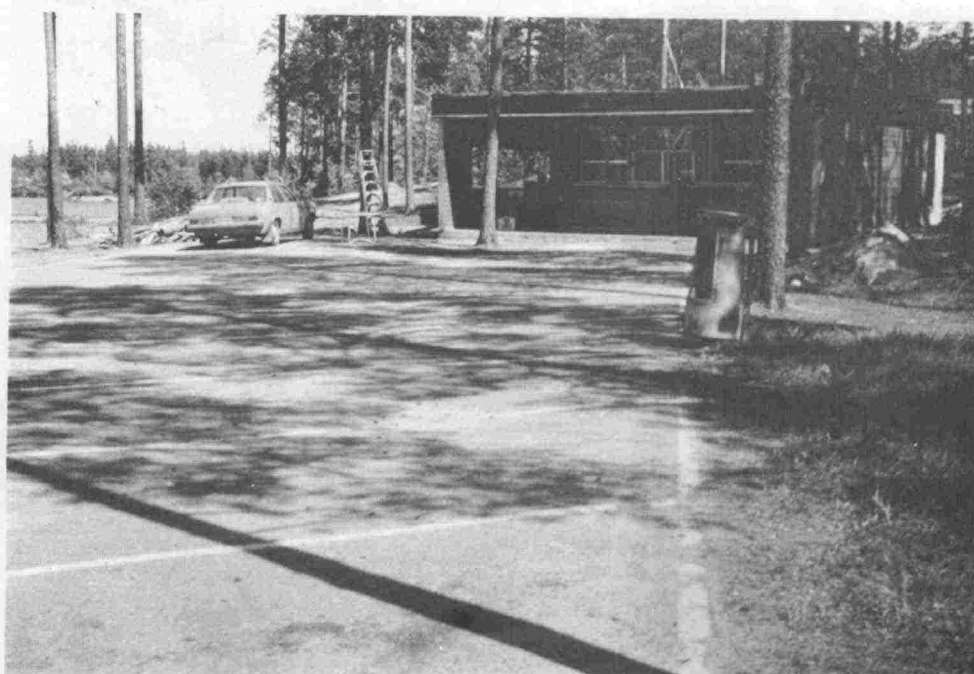
Huoltoasema

Servicestation



Motelli

Motel

Kioski levähdysalueen
yhteydessä Maskussa
(vt 8)Kiosk vid rastplats
i Masku (rv 8)

3.5 Terveyskeskukset ja sairaalat

Liikenneonnettomuuksien tai sairauskohtausten sat-
tuessa tarvitaan terveystieteiden ja sairaaloiden
apua. Terveyskeskuksia on kaikkiaan 283 ja yleis-
sairaaloita yhteensä 92. Näitä lukuja tarkastel-
taessa on otettava huomioon, että samalla paikka-
kunnalla voi olla sekä terveyskeskus että useita
sairaaloita.

3.6 Hätäpuhelimet ja muut hälytyspalvelut

Tie- ja vesirakennushallituksen ja posti- ja lennä-
tinhallituksen yhteistyönä on syksystä 1974 alkaen
kokeiltu teiden varsille sijoitettuja hätäpuhelimia.
Hätäpuhelimia on ollut käytössä yhteensä kuudella
eri kokeilualueella. Kokeilualueet ovat sijainneet
Rovaniemen, Jämsän, Kouvolan, Lappeenrannan, Imatran
ja Helsingin seuduilla. Hätäpuhelimilla varustettuja
teitä on ollut yhteensä n. 330 km ja puhelimia on ollut
käytössä 117 kpl. Hätäpuhelin-kokeilu jatkuu ja siitä
saaduista kokemuksista on laadittu erillinen raportti.

Autoradiopuhelimia oli vuoden 1976 alussa käytössä
eri laitosten, yritysten ja yksityisten ajoneuvois-
sa yhteensä n. 40 000. Määrän arvioidaan olevan
v. 1980 n. 80 000.

3.7 Sairaankuljetus

Kansanterveyslain mukaan terveyskeskusta ylläpitävän
kunnan tai kuntainliiton tulee huolehtia sairaankul-
jetusten järjestämisestä. Kunta tai kuntainliitto
voi järjestää sairaankuljetusajoneuvolla suoritetta-
van sairaankuljetuksen terveyskeskuksen omana toimin-
tana tai uskoa sen kokonaan tai osittain yhteisölle
tai yksityiselle ammatinharjoittajalle. Moottori-
ajoneuvorekisterin mukaan Suomessa oli vuonna 1973
käytössä yhteensä 572 sairaautoa.

3.8 Liikkuvat tiepalvelut

Kiinteiden tienvarsipalvelujen lisäksi on olemassa
joukko erilaisia liikkuvia tiepalveluja. Näistä
osa on nimenomaan liikenteen palvelemiseen pyrki-
vää toimintaa, osa taas on vain tarvittaessa lii-
kennettä palvelevaa.

TVL:n kunnossapito-organisaatio on velvollinen osal-
listumaan liikenneonnettomuuden tai muun synn vuoksi
tukkeutuneen tien selvittämiseen mihin vuorokauden
aikaan tahansa. Lisäksi kunnossapitokalustopaikal-
le sattua on hyvän tavan mukaan avustaa pulaan
joutuneita tienkäyttäjiä, mikäli se voi tapahtua

tuottamatta huomattavaa haittaa kulloinkin meneillään olevan tehtävän toimittamiselle. Kunnossapitokalusto on usein varustettu autopuhelimella, joka nopeuttaa avun hälyttämistä paikalle.

Liikkuva poliisi suorittaa jatkuvaa partiointia. Liikenteen ohjauksen ja valvonnan lisäksi poliisi harjoittaa tiepalvelua auttamalla mahdollisuuksien mukaan pulaan joutuneita.

Suomen Punaisen Ristin ensiapuryhmät ovat osallistuneet eräiden vilkkaiden juhlapyyhien yhteydessä järjestettyihin, Liikkuvan poliisin, SPR:n ja Autoliiton yhteistyönä toteutettuihin liikenteen turvaamisoperaatioihin. Tämä toiminta on tapahtunut Liikkuvan poliisin toimeksiannosta ja vastuulla. Näiden operaatioiden lisäksi SPR osallistuu tiepalveluun paikallistasolla piirien, osastojen ja ensiapuryhmien puitteissa. Ensiapuryhmiä on yhteensä 400. Kaikkialla maassa SPR:n ensiapuryhmien hälytysnumerot ovat poliisin tiedossa. Eräillä paikkakunnilla ensiapuryhmä saa hälytyksen aina poliisin lähtiessä onnettomuuspaikalle.

SPR:n ensiapuryhmien toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen, joten jatkuvaa päivystystä ei voida taata. Hälytysjärjestelmä on toiminut siten, että onnettomuuden sattuesssa apua on saatu lähes poikkeuksetta paikalle.

Suomen Punainen Risti on kokeillut ensiapulaukkujen sijoittamista teiden varsille. Hankaluutena on ollut tarvikkeiden häviäminen ja täydennyksen järjestäminen. SPR on tehnyt päätöksen olla toteuttamatta suunniteltua laukkujen sijoittamista teiden varsille. SPR suosittelee autoilijan ensiapupakkausta, joka kuuluisi mahdollisimman monen auton varusteisiin.

Autoliiton puitteissa toimii noin 300 vapaaehtoista tiepalvelumiestä. Heillä on autojen pienehköihin korjauksiin tarvittavat välineet ja taito. Lisäksi tiepalvelumiehet ovat suorittaneet SPR:n ensiapukursseja. Osalla tiepalvelumiehistä on autossaan radiopuhelin, jolla voidaan kutsua lisää apua paikalle. Tiepalvelumiehet auttavat vuosittain noin 3 000 autoilijaa, kysymyksessä on yleensä autoon tulleen pienehkö vian korjaaminen. Tiepalvelumiehet partioivat keskitetysti liikkuvan poliisin, SPR:n ja Autoliiton yhteisesti järjestämien liikenteen turvaamisoperaatioiden aikana. Muulloin partiointi on vapaamuotoista, muun tiellä liikkumisen yhteydessä tapahtuvaa toimintaa. Eräillä paikkakunnilla tiepalvelua voi viikonloppuisin tilata puhelimitse.

3.9

Taajamien tarjoamat palvelut
tienkäyttäjille













Pitkien automatkojen yhteydessä kuljetaan yleensä usean taajaman läpi tai ohi. Paikalliskeskukset tai sitä isommat taajamat tarjoavat yleensä tienkäyttäjälle lähes kaikkia tämän tarvitsemia palveluja. Tätä pienempien taajamien palvelutaso ei aina ole kovin korkea, mutta yleensä niistä löytyy puhelin ja kauppa.

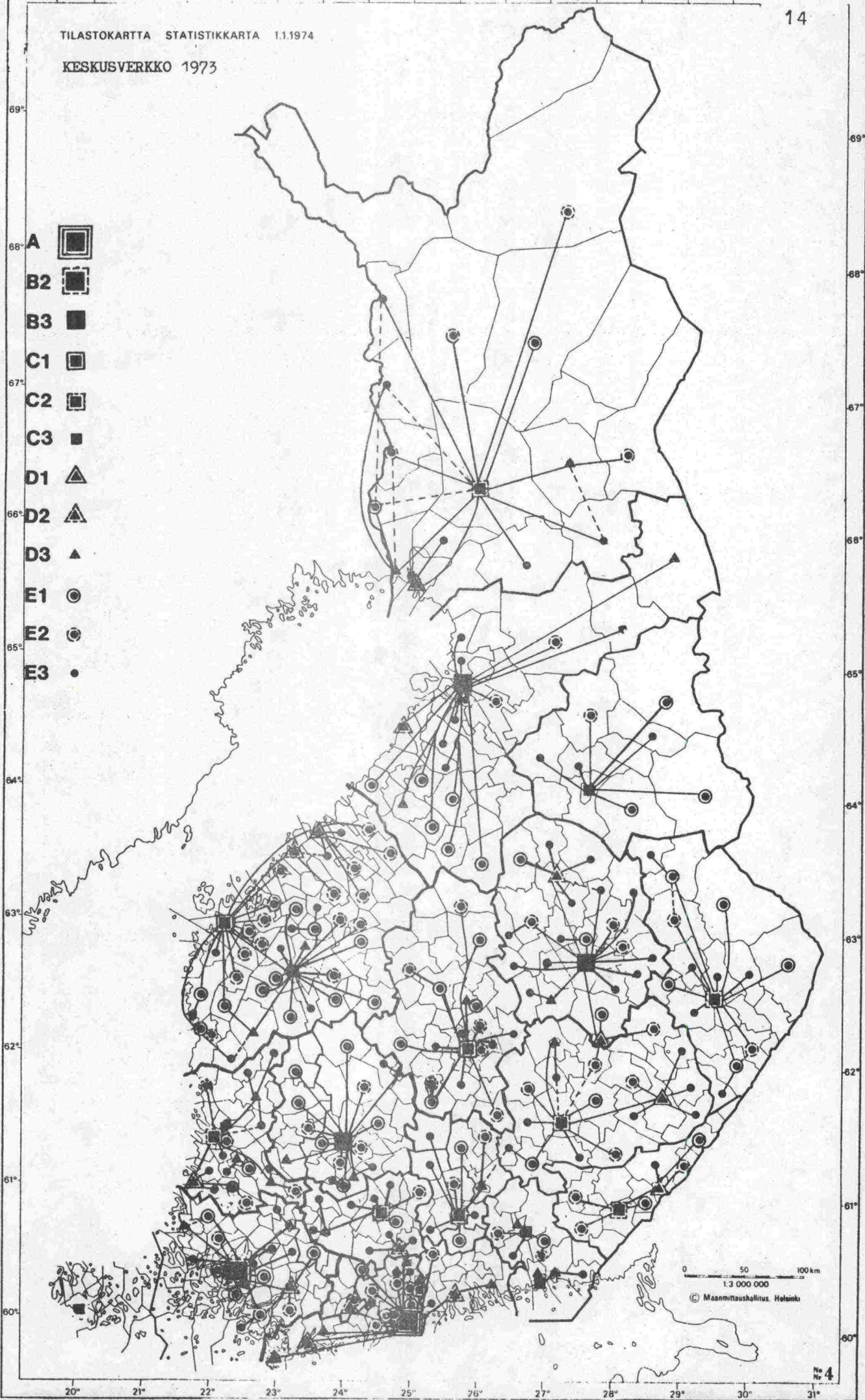
Sisäasiainministeriön kaavoitus- ja rakennusosaston tekemän valtakunnan keskusten luokittelun 1973/74 mukaan on Suomessa paikalliskeskuksia tai sitä suurempia taajamia yhteensä n. 900 kpl. Jos taajamaksi luetaan myös kaikki tiekarttaan merkityt haja-asutusalueen kylät, voidaan laskea, että esim. Helsingin ja Kemian välillä on valtatielellä n:o 4 jonkinkokoinen taajama keskimäärin 10 km:n välein. Vastaavasti Kemian ja Karigasniemen välillä taajamia on keskimäärin 15 km:n välein.

Taulukko 3.9

Erikokoisten taajamien lukumäärä (v. 1973 luokitus)

luokka	kpl
A Pääkaupunkikeskus	1
B Valtakunnan osakeskus	4
C Maakuntakeskus	13
D Kaupunkikeskus	40
E Kuntakeskus	228
F Paikalliskeskus	620
Yhteensä	906

- A** 
B2 
B3 
C1 
C2 
C3 
D1 
D2 
D3 
E1 
E2 
E3 



LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET

4.1 Yleistä

Yleisten teiden varsille järjestetään tiehen kuuluvien alueiden muodossa mahdollisuuksia matkan tilapäistä keskeyttämistä ja ajoneuvosta poistumista varten siten, ettei aiheuteta vaaraa eikä tuoteta kohutuutonta haittaa muulle liikenteelle. Erityistä huomiota tässä suhteessa kiinnitetään valta- ja kantateihin, koska nämä ovat tarkoitettut palvelemaan nopeaa kaukoliikennettä.

Etuaajo-oikeutettujen teiden ajoradalle pysäköiminen on tieliikenneasetuksen mukaan kielletty, mikä edellyttää pysäköimismahdollisuuksien varaamista kohteille.

Yleisistä teistä annetun lain 3 §:n mukaan voidaan teiden varsille varata

- a) liitännäisalueita tien käyttäjien lepoa ja ravitsemista taikka ajoneuvojen huoltoa varten
- b) liitännäisalueina tien käyttäjien tarpeeseen yleisiä pysäköimisalueita
- c) tiehen välittömästi liittyviä vähäisiä pysäköimisalueita, jotka kuuluvat varsinaiseen tiealueeseen.

Kohdassa almainittujen alueiden ryhmään kuuluvat levähdysalueet, jotka ovat tien käyttäjille tarkoitettuja vähäisiä ulkoilualueita, joilla oleskelu saattaa kestää korkeintaan muutaman tunnin ajan. Levähdysalueet eivät siis ole leirintäalueita, vaan niiden tarkoituksena on sijaintinsa ja näkövaikutelmansa avulla houkutella väsyneitä ajajia sekä matkailijoita pysäköimään ajoneuvonsa ja siirtymään joksikin ajaksi tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevalle kauniille näköalapaikalle, tai ruokailemaan tuulelta ja pölyltä suojatussa paikassa. Tieasetuksen 32 a § antaa mahdollisuuden esim. kioskin sijoittamiseen levähdysalueelle.

Kohdissa b) ja c) mainitut pysäköimisalueet ovat yleiseen käyttöön varattuja alueita, jotka ovat tarkoitettut tietä käyttävien ajoneuvojen lyhytaikaiseen pysäköimiseen esim. näköalapaikalla käyntiä, moottorivian korjaamista, kuorman tarkastusta, kuljettajan vaihtoa yms. varten.

4.2 Suunnittelu

Levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentaminen alkoi 1960-luvun alkupuolella. TVH:ssa tehtiin vuosina 1967-69:

- Yleisohjeet valta- ja kantateiden varsille rakennettavien levähdys- ja pysäköimisalueiden suunnittelua ja suunnitelman laatimista varten
- Inventoitiin jo rakennetut valta- ja kantateiden varsilla olevat levähdys- ja pysäköimisalueet
- Laadittiin yleissuunnitelma levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentamiseksi valta- ja kantateiden varsille
- Laadittiin ehdotus em. suunnitelman rahoittamiseksi

Yleissuunnitelma tehtiin TVH:n sekä tie- ja vesirakennuspiirien yhteistyönä. Yleissuunnitelma pyritään toteuttamaan vuoteen 1980 mennessä.

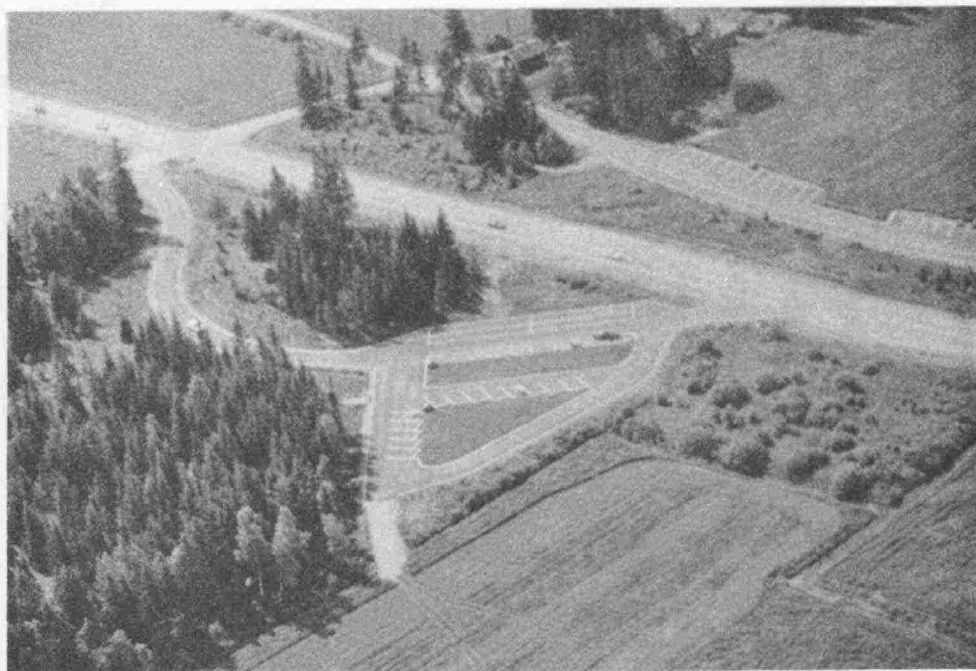
Vuoden 1968 inventoinnin mukaan oli valta- ja kantateiden varsilla valmiita levähdysalueita 70 kpl ja pysäköimisalueita 480 kpl. Yleissuunnitelman mukaan oli tarkoitus vuosina 1968-80 näiden lisäksi rakentaa 120 levähdysaluetta ja 1 185 pysäköimisaluetta.

Vuonna 1975 valmistuivat TVH:n ohjeet "4.1 Levähdys- ja pysäköimisalueet". Nämä suunnitteluohjeet ovat tämän raportin liitteenä.

4.3 Rakentaminen

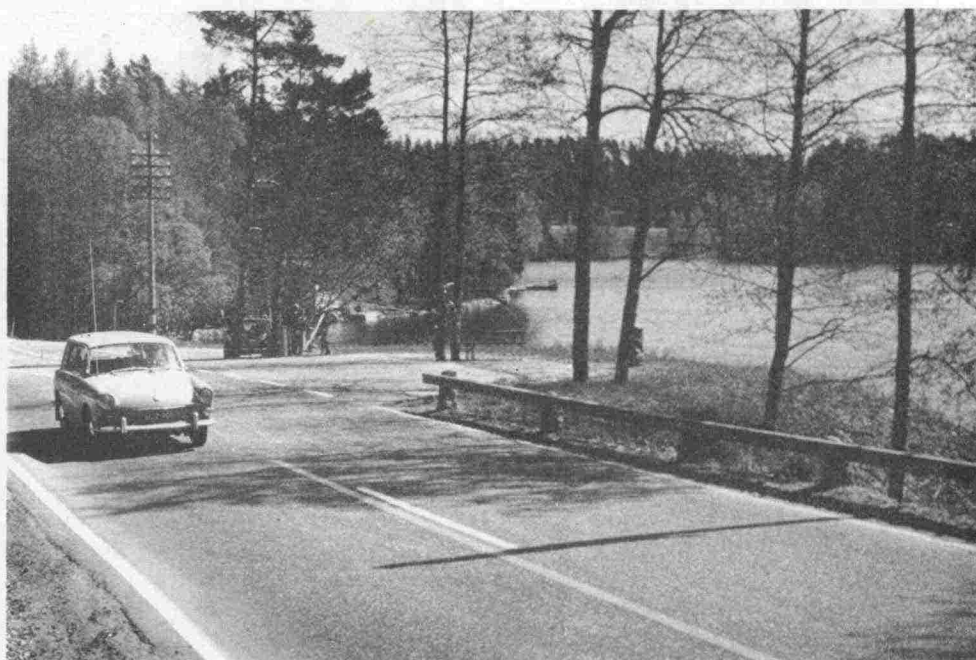
Yleissuunnitelma on toteutunut hyvin. Vuonna 1975 tehdyn inventoinnin mukaan oli valta- ja kantateiden varsilla valmiita levähdysalueita yhteensä 266 kpl eli n. 70 kpl enemmän kuin alkuperäisessä yleissuunnitelmassa oli esitetty. Pysäköimisalueita oli valmiina 1975 1 232 kpl eli n. 75 % alkuperäisen yleissuunnitelman edellyttämästä määrästä.

Vuonna 1975 tehdyn inventoinnin yhteydessä piirikonttorit tekivät tarkistetun yleissuunnitelman, jonka mukaan rakennettaisiin vielä 112 levähdysaluetta, jonka jälkeen levähdysalueiden kokonaismäärä olisi 378 kpl. Tarkistetun yleissuunnitelman mukaan rakennettaisiin pysäköimisalueita vielä 394 kpl, jolloin pysäköimisalueiden kokonaismäärä olisi 1 626 kpl. Näitä lukuja tarkasteltaessa on otettava huomioon, että v. 1968 yleissuunnitelmaan on tehty muutoksia jo ennen vuotta 1975 ja että valta- ja kantateiden määrä on tänä aikana kasvanut.



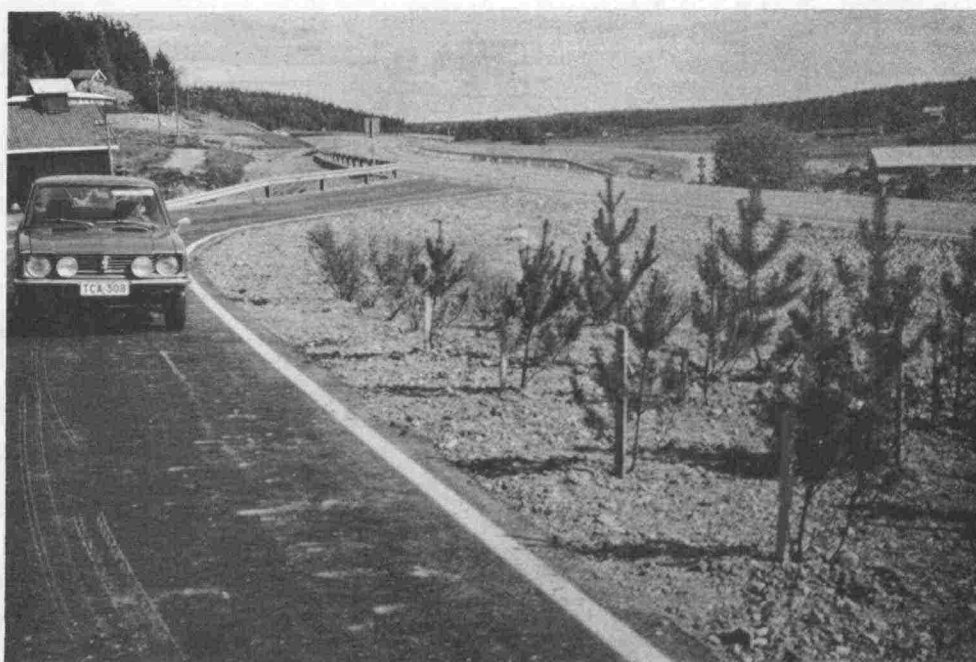
Tien molemmin puolin
rakennettu levähdys-
alue (vt 9)

Rastplats utbyggd på
ömse sidor om vägen
(rv 9)



Pieni levähdysalue,
jossa alkuperäistä
puustoa on säilytetty

Liten rastplats med be-
varad trädvegetation



Levähdysalueen istu-
tuksia Paimiossa

Plantering vid Paimio
rastplats

	levähdysalueet			pysäköimisalueet		
	valmiit	suunnitellut	yhteensä	valmiit	suunnitellut	yhteensä
yleissuunnitelma 1968	70	120	190	480	1185	1665
tarkistettu yleissuunnitelma 1975	266	112	378	1232	394	1626

Taulukko 4.3

Rakennetut ja suunnitellut alueet valta- ja kantateiden varsilla

Pysäköimisalueita on rakennettu edellä mainittujen lisäksi 404 muiden maanteiden varsille. Näistä 33 on merkitty levähdysalueiksi.

Kaikilla levähdysalueilla on pöydät ja penkit, pysäköimisalueilla pöytiä on n. 20 %:lla alueista. N. 67 %:lla levähdysalueista on käymälä. Vastaavasti pysäköimisalueilla on käymälä vain n. 8 %:lla alueista. Kioskeja on kaikkiaan 25 kpl.

Tarkempi erittely näiden alueiden sijoittumisesta valta- ja kantateiden sekä muiden maanteiden varsille sekä eri tie- ja vesirakennuspiirien alueille on esitetty seuraavissa yhteenvetotaulukoissa.

LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET 1.1.1975

Valta- ja kantatiet sekä muut maantiet

Tie	valmis suunnit.	LEVÄHDYSALUEET										PYSÄKÖIMISALUEET										L+P YHT. kpl
		Liit.järj. muoto							Varustetaso			Liitt. järj. muoto							Varustetaso			
		YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
valta- tiet	v	200	64	61	37	33	4	1	200	129	12	914	75	64	65	81	628	1	186	79	6	
	s	64	33	16	8	5	2			6	2	260	47	13	36	25	135	4	21	8		
kanta- tiet	v	66	13	25	11	17			66	43		818	15	15	34	30	224		67	19		
	s	48	29	1	4	14				4		134	6	4	34	8	82		1	1		
yhteensä	v	266	77	86	48	50	4	1	266	172	12	1232	90	79	99	111	852	1	253	98	6	
	s	112	62	17	12	19	2			10	2	394	53	17	70	33	217	4	22	9		
muut maantiet	v	33	5	20	3	5			33	28	2	371	11	32	46	33	246	3	68	24	5	
	s	2			2							16		1	3	2	9	1	2			

LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET 1.1.1975

Valtatiet

Piiri n:o	valmis suunnit.	LEVÄHDYSALUEET										PYSÄKÖIMISALUEET										L+P YHT. kpl
		Liitt.järj. muoto							Varustetaso			Liitt. järj. muoto							Varustetaso			
		YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	5	4	1					5	5		16 2		4	1		11 2		8	4		23
03 Turku	v s	45 28	44 28			1			45	10		85					85		25			158
04 Häme	v s	14 2	5	3	2	4			14	10 2	2	41 17	18 14	3		2	18		7 11	13		74
05 Kymi	v s	11 11	4 4	2 5	5 2				11	10		42 39	8 19	12 7	4 2		18 11		17 1	10		103
06 Mikkeli	v s	8	2	2		4			8	8	1	75 19	27 13	1 1	5 3	6 2	36		38 8	13 2	1	102
07 Pohj. Karjala	v s	7 2	2 1	1		4 1			7	2 1	1 1	28 9	12	2 1		4 6	10 2		13 1	3 1	1	46
08 Kuopio	v s	13 1	1	5 1	4	1	2		13	11 1	1	95 26	1	5 1	12		77 22		9	12		135
09 Keski- Suomi	v s	13 4	1	4 4	3	4	1		13	6	1	108		1	1	28	78					125
10 Vaasa	v s	11 1	1	1	6	2 1		1	11	10	2	59 3	4 1		17 1	7 1	30	1	32	22	1	74
11 Keski- Pohj.maa	v s	9 1		1 1	8				5	5		39 6		2 1	11 3	2	24 2		13	10		55
12 Oulu	v s	22 2		7 1	6	8 1	1		22	19 1	3 1	105 20	5	1 1	3 14	10 3	86 2		2	1		149
13 Kainuu	v s	17 1		16 1	1				17	17 1		52 23					52 23					93
14 Lappi	v s	25 11		18 3	2 4	5 2	2		21	16	1	170 97		33 1	11 12	22 10	104 70	4	22	13	4	303

LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET 1.1.1975

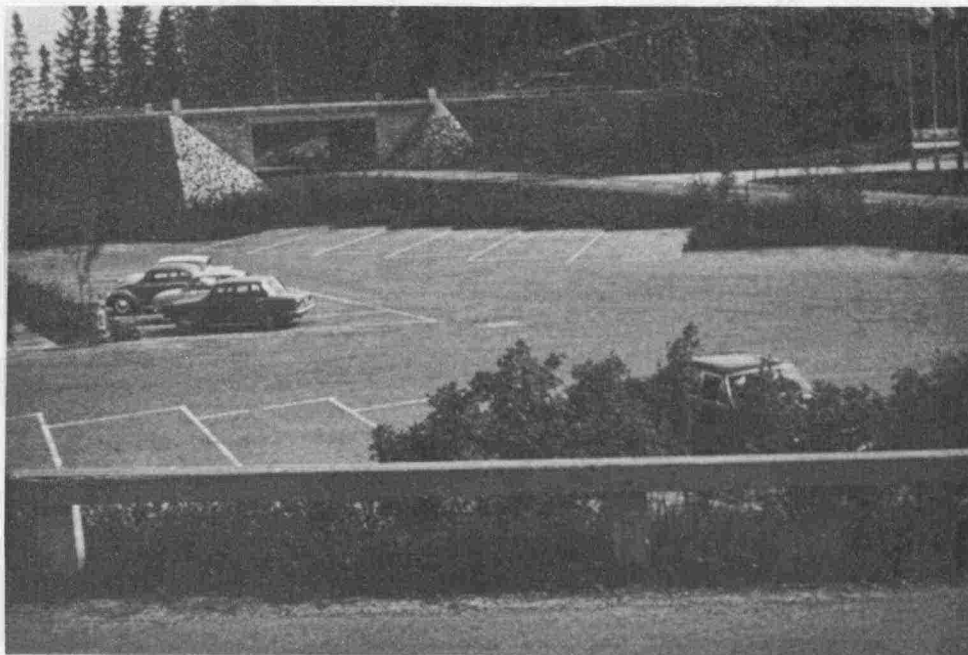
Kantatiet

Piiri no	valmis suunnit.	LEVÄHDYSALUEET										PYSÄKÖIMISALUEET										L+P YHT. kpl
		Liitt.järj. muoto							Varustetaso			Liitt. järj. muoto							Varustetaso			
		YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	2 1					1		2	1		10	2		4	3	1		7	1		13
03 Turku	v s	12 25	11 25		1				12	2		19		4			15		11			56
04 Häme	v s	5		1		4			5	1		14 2	2 2	1		2	9		1			21
05 Kymi	v s	2	2						2	2		6 5	4				2 2		2			13
06 Mikkeli	v s	3		3					3	2		35			3	1	31		8			38
07 Pohj. Karjala	v s	6 2				6 2			6	3		33 5	2			17 3	14 2		17	7		46
08 Kuopio	v s	2 5		2 1		1 1	3		2	3 4		8 33		1	1	2	6 31		4			48
09 Keski- Suomi	v s	1		1					1	1		7			2		5					8
10 Vaasa	v s	3 1		1	1	1			3	3		23 16	2 2		14 13		7 1		9	8		43
11 Keski- Pohj.maa	v s	8		2	5	1			8	4		21 32		1 3	6 11		15 18		1			61
12 Oulu	v s	3 6		2 4	1		1		3	3 4		17 4	2 2	2	1	2	10 2					30
13 Kainuu	v s	6		5	1				6	6		46 4		2			44 4					56
14 Lappi	v s	12 9		7 1	2 2	3 6			12	12		63 49		5 7	2 7	5 5	51 37		7 1	4 1		133

LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEET 1.1.1975

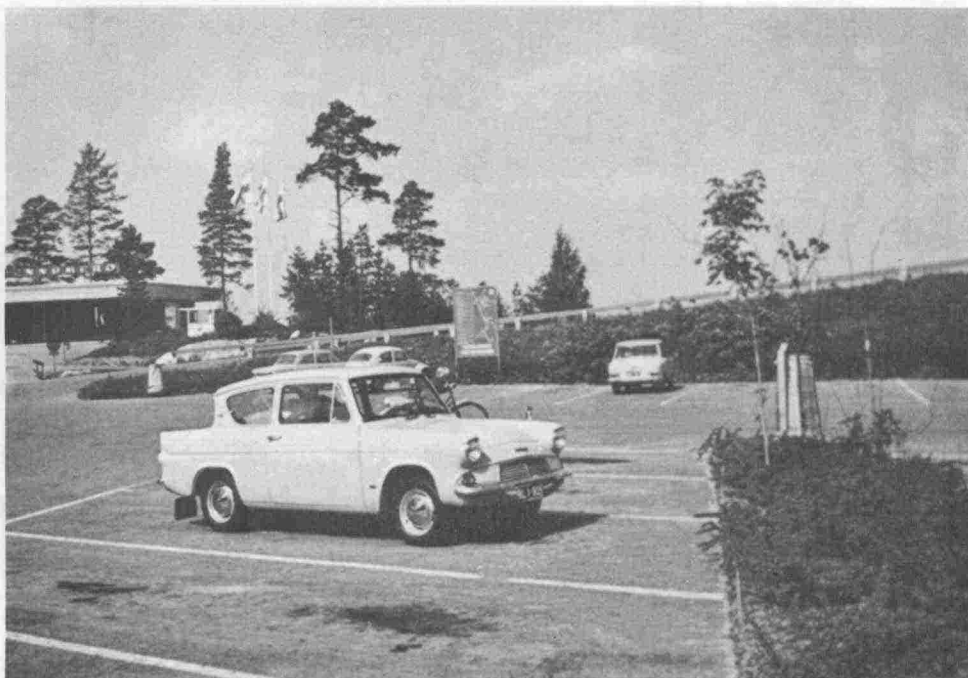
Muut maantiet

Piiri no	valmis suunnit.	LEVÄHDYSALUEET										PYSÄKÖIMISALUEET										L+P YHT. kpl
		Liitt.järj. muoto							Varustetaso			Liitt. järj. muoto							Varustetaso			
		YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	YHT. kpl	A	B	C	D	E	X	Pöydät	WC	Kioski	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
01 Uusimaa	v s	8 2	4	1	1 2	2			8	6		41	4	8	6	3	20		12	3		49
03 Turku	- -																					
04 Häme	- -																					
05 Kymi	- -																					
06 Mikkeli	v s											19 4		1	2 2		16 2			4		23
07 Pohj. Karijala	v s	1	1									31 2	1	1 1	4 1	5	20		6	2	1	34
08 Kuopio	v s	3		1	2				3	2		33 6	2	3		15 1	13 5		15 1	1	3	42
09 Keski- Suomi	v s											22 2	1	7	7		7 1		10 1	5		24
10 Vaasa	v s	7		4		3			7	6	2	77		1	9	2	65					84
11 Keski- Pohi.maa	v s											44	3	3	16	6	13	3	24	9	1	44
12 Oulu	v s											17 1			2	2	13 1		1			18
13 Kainuu	v	14		14					14	14		87 1		8			79					102
14 Lappi	- -																					



Hyvin suunniteltu le-
vähdysalue. Viiden-
numero. Valkeakoski
(vt 3)

Välplanerad rastplats
Viidennumero Valkea-
koski (rv 3)



Sama alue kuin edellä.
Suomen liput sopivat
hyvin kuvaan.

Samma område som ovan.
Flaggorna passar väl
in i bilden.



Pysäköimisalue voidaan
rakentaa esim. suuren
siirtolohkareen viereen
Renko (vt 10)

Rastplatsen kan utmärkt
byggas vid ett flyttblock
Renko (rv 10)

(Kuvat L Ruippo)

4.4

Kunnossapito

Vuonna 1973 TVH teki tutkimuksen levähdys- ja pysäköimisalueiden ja tienvarsien puhtaanapidosta. Selvityksen mukaan n. 1 000 levähdys- ja pysäköimisalueen hoitokustannukset ovat vuodessa n. 900 000 mk. Samanaikaisesti tienvarsien puhtaanapito maksoi n. 780 000 mk. Tarkemmat tiedot tutkimuksen tuloksista on esitetty seuraavassa taulukossa.

LEVÄHDYS-, PYSÄKÖINTIALUEIDEN JA TIENVARSIEN PUHTAANAPITSELVITYS
31.10.1973

Piiri	L- ja P-alueet kpl	Käymälöitä kpl	Jättesäiliöitä kpl	Jättesäkitelineitä kpl	Kiinteistö jätt.			Tyhjennystarve kertaa/ kk Roskasäil.	Käymälät	Kust. mk/v	
					osuus 50%	50%	Ei			L- ja P paik.	Tienvarret
U	41	14	7	99	24	11	6	7.1 (1-30)	9.6 (1-30)	112.046,22	181.491,01
T	157	21	18	368	69	74	14	5.4 (1-20)	1.4 (1-4)	171.800,-	69.280,-
H	68	15	20	158	35	27	6	5.6 (1-12)	5.5 (1-30)	95.400,-	75.000,-
Ky	43	22	19	59	24	17	2	6.2 (1-12)	2.1 (1-6)	47.000,-	86.700,-
M	77	35	37	151	21	28	28	5.5 (1-12)	2.3 (1-9)	72.416,-	53.678,-
P-K	64	20	3	117	-	20	44	4.4 (1-10)	2.9 (1-8)	27.865,-	31.600,-
Ku	78	22	5	169	-	15	63	5.1 (1-8)	4.3 (1-8)	44.345,-	61.931,-
K-S	133	13	3	258	17	51	65	4.9 (1-8)	1.9 (1-4)	45.148,-	44.258,-
V	87	45	18	139	19	26	42	4.6 (1-15)	3.0 (1-6)	57.958,-	20.813,-
K-P	26	17	4	105	2	7	17	5.8 (1-15)	6.0 (1-15)	21.220,-	12.300,-
O	102	47	8	183	7	25	70	7.0 (1-10)	3.6 (1-9)	62.850,-	25.040,-
Kn	40	43	1	73	p	6	34	6.8 (2-10)	3.5 (1-5)	55.900,-	35.000,-
L	89	44	11	224	3	16	70	5.8 (2-15)	5.2 (1-30)	86.070,-	82.080,-
yht.	1005	358	154	2103	221	323	461	5.7 (1-30)	3.9 (1-30)	900.016,22	779.171,01

Lisäksi jättesäkitelineitä la-pysäkeillä yht. 143 kpl

Taulukko 4.4



Pysäköimisalueelle
tuotuja roskia

Avfall vid upp-
ställningsplats



Käytössä olevat jäte-
astiat "roska-ville"
ja jätessäkiteline

Avfallsbehållare
"Rosk-Ville" och
ställning för avfalls-
säck



Suurikokoinen roska-
säiliö

Större avfalls-
behållare

4.5

Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittämisessä huomioon otettavia näkökohtia

Käytössä olevat levähdys- ja pysäköimisalueet palvelevat varsin hyvin tienkäyttäjiä ja lisäävät liiketurvallisuutta. Alueiden viihtyisyyttä voidaan kuitenkin edelleen parantaa ja uusia alueita rakennettaessa voidaan ottaa huomioon saadut kokemukset. Seuraavassa on esitetty joukko ajatuksia, joilla levähdys- ja pysäköimisalueiden palvelutasoa voidaan edelleen kehittää.

Levähdys- ja pysäköimisalueita on valta- ja kanta-teiden varsilla keskimäärin riittävän tiheässä, mutta ne ovat sijoittuneet paikoitellen epätasaisesti. Jatkossa tulisi pahimmat aukot täyttää ja samalla voidaan harkita alueiden rakentamista resursien puitteissa myös muiden maanteiden varsille, johon myös laki antaa nyt mahdollisuuden.

Uusia alueita on tarkoituksenmukaista rakentaa vastaisuudessa lähinnä erilaisten tienparannustöiden yhteydessä, jolloin päästään pienemmin kustannuksin. Tämän lisäksi rakennetaan alueet luonnollisesti uusia teitä rakennettaessa rakentamistyön yhteydessä.

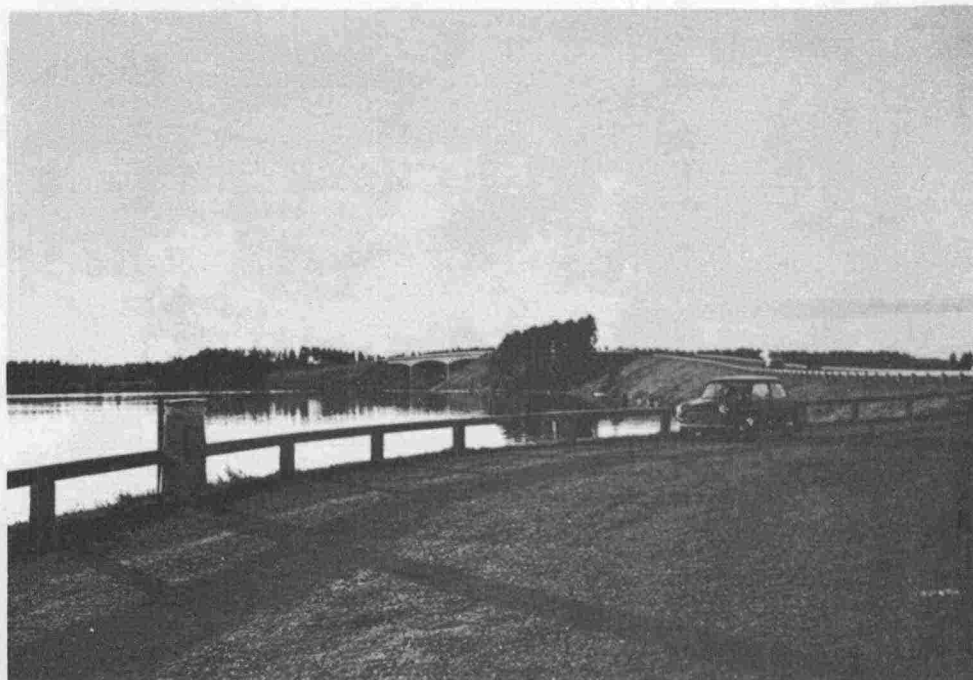
Uusien alueiden rakentamisen vähentyessä voidaan panna entistä enemmän painoa olemassa olevien alueiden kehittämiseen. Uusia alueita tehtäessä voidaan vaihteittain rakentamista suositella. Näin päästään hyvään tulokseen, kun voidaan laskea käyttäjämäärät ja tämän perusteella tutkia, millä tavoin kutakin aluetta erityisesti olisi kehitettävä.

Tien käyttäjien viihtyisyyttä lisää, jos levähdysalueen läheisyydessä on jokin tutustumisen arvoinen kohde esim. silta, näköalapaikka tai muu vastaava. Tällaiseen paikkaan pitäisi johtaa hyvin hoidettu polku, joka houkuttelee alueen käyttäjiä pienelle kävelyretkelle. Alueita sijoitettaessa tulee ottaa huomioon, että alueen käyttö ei vahingoita mahdollisia suojelukohteita.

Kanava-alueista on tullut suosittuja levähdysalueita. Kanavat sopivatkin hyvin tähän tarkoitukseen, koska kanava kiinnostaa matkailijoita ja sen yhteydessä on esimerkiksi istutusten hoito helppo järjestää.

Uusia alueita sijoitettaessa tulee ottaa huomioon paikat, joihin autoilijat ovat alkaneet syystä tai toisesta pysähtyä. Tällaiselle paikalle saadaan usein autoilijoita tyydyttävä alue varsin pienin kustannuksin, jos paikka voidaan rakentaa liikenneteknillisesti tyydyttävällä tavalla.

Alueita sijoitettaessa tulee ottaa huomioon mm. poliisin tarpeet esim. liikenteen valvonnan helpottamiseksi.



Levähdysalueen erottaa rannasta kaide ja jyrkkä luiska. Taustalla Saimaan kanava

Rastplatsen är avskild från stranden med ett räcke. I bakgrunden Saimaa kanal



Mielikuvitukseton levähdysalue Jämsä (vt 4)

Fantasilös rastplats Jämsä (rv 4)



Itsestään syntynyttä näköalatasannetta on levitetty. Kangasala. Kuohunharju

Utvidgad "naturlig" utsiktsplats Kangasala Kuohunharju

(Kuvat L Ruippo)

Levähdysalueiden suunnittelussa tulee paikan valintaan kiinnittää erityistä huomiota. Onnistunut paikan valinta takaa mm. sen, että alue voidaan tarvittaessa rakentaa vaiheittain siten, että ensin rakennetaan esimerkiksi pysäköimisalue ja sitä myöhemmin laajennetaan tarpeen mukaan levähdysalueeksi.

Alueet pitäisi valita paikoista, joissa on valmis luonnon puusto. Alue pitäisi aina lunastaa puineen, jotta omistaja ei kaada puita-alueelta.

Paikka pitäisi valita siten, että alue voidaan sovittaa mahdollisimman lähelle maanpinnan tasoa ja näin vältetään pengerrystyöt. Penkereelle rakennettu alue on vaikea sovittaa luonnollisella tavalla ympäröivään maastoon. Mahdollisuuksien mukaan pitää välttää pengertämästä aluetta veteen, koska luonnon rantaviiva on aina kauniimpi kuin hyvinkin hoidettu vesipenger.

Mikäli alueella joudutaan usein kastelemaan istutuksia, on sähköllä käyvä vesipumppu käyttökelpoinen. Vesisuihkulla voidaan kastelun lisäksi puhdistaa päällystettyjä alueita.

Alueiden istutusten hoito on tärkeätä, koska hoitamattomat istutukset ränsistyvät parissa vuodessa parantumattomaan kuntoon.

Maastollisesti sopivia alueita ovat esim. kallio-alueet, jotka ovat helppohoitoisia eivätkä vaadi varsinaisia istutuksia. Yleensä maaston korkeuserot antavat mahdollisuuden viihtyisiin ratkaisuihin. Alueita suunniteltaessa tulee käyttää mielikuvitusta, jotta alueista muodostuu yksilöllisiä ja jotta alueen luontaiset edellytykset tulevat käytettyä hyväksi.

Nykyisillä alueilla on pysäköintipaikkoja yleensä riittävästi, joten olemassa olevien alueiden käyttöä kehitettäessä voidaan painopistettä siirtää oleskelualueen viihtyisyyden lisäämiseen.

E-tyyppisiä pysäköimisalueita, jotka ovat välittömästi kiinni ajoradassa, ei pidä rakentaa, koska ne ovat varsin epävihtyisiä. Pitäisi pyrkiä parillisiin A-tyypin alueisiin, joissa alueelle ajo tapahtuu joustavasti. B-tyypin liittymää ei pidetä onnistuneena talvikunnossapidon kannalta. Aluetyypit on esitetty liitteessä olevissa suunnitteluohjeissa.

On tärkeätä, että autoilija ajoissa tietää, minkälaiselle alueelle on tulossa ja näkee selvästi, kuinka alueelle ajetaan.

Eräillä alueilla on hyvinkin miellyttäviä uimarantoja. Tällaisissa tapauksissa tylisi harkita uimarannan merkin liittämistä levähdysalueen merkin yhteyteen, jotta autoilijat tietäisivät uimarannan olemassa olosta.



E-tyyppin pysäköimis-
alue. Maisemat muka-
via. Liikenneteknilli-
sesti ratkaisu heikko.

Uppställningsplats av
typ E. Trivsamt land-
skap, men en trafik-
tekniskt dålig lösning



Alueet tulisi suunnit-
tella siten, että
tietä ylittävää lii-
kennettä ei synny

Områdena borde planeras
så att lätt trafik över
vägen icke uppkommer



Pysäköimisalue raken-
nettu kohtaan, josta
louhittu kalliota,
Lokalahti

Uppställningsplats
byggd vid ett bergshakt

Levähdysalueiden yhteydessä on kioskeista saatu hyviä kokemuksia. Niitä ei kuitenkaan pitäisi sijoittaa sellaisille levähdysalueille, jotka ovat aivan taajaman läheisyydessä, koska niistä saattaa muodostua paikallisen nuorison kokoontumispaikkoja. Tämä ei ole alueiden käytön eikä liikenneturvallisuuden kannalta toivottavaa. Kioskit parantavat yleensä alueiden viihtyisyyttä, koska alueiden siistinäpito voidaan sopia kioskinpitäjän velvollisuudeksi.

Viihtyvyyden kannalta ruokailupaikka on varsin keskeinen. Pöytien paikka, pöytien ja penkkien alusta ja ympäristö ovat tärkeitä. Ruokailevien henkilöiden on tunnettava olonsa viihtyisäksi istuessaan pöydän ääressä. Pöydät voidaan sijoittaa hieman sivumalle ja käyttää esim. laatoituksia helpottamaan liikumista ja lisäämään viihtyisyyttä. Tavallista järeämmät ja yksilölliset pöytä - penkkiratkaisut voivat olla varsin onnistuneita.

Alueille tulee sijoittaa ennen kaikkea luonnonvaraisia kotimaisia kasveja, joita on helppo hoitaa ja jotka sopivat hyvin yhteen ympäristön muun kasvillisuuden kanssa. Lähinnä puistoihin tarkoitettut pensaslaadut ja vastaavat saattavat aiheuttaa huomattavaa kunnossapitotyön lisäystä eikä lopputulos sittenkään aina ole kovin hyvä.

Levähdys- ja pysäköimisalueita on eräissä tapauksissa käytetty puutavaran kuormaukseen. Tällainen käyttö aiheuttaa yleensä alueen roskaantumisen ja mahdollisesti vaurioittaa istutuksia ja kalusteita. Etenkin levähdysalueiden käyttöä kuormausalueina tulisi rajoittaa.

Levähdys- ja pysäköimisalueiden siisteys on viime aikoina parantunut ilmeisesti asiaan kohdistetun julkisen huomion ansiosta. Siisteydessä on kuitenkin usein vielä toivomisen varaa, sillä paikoitellen kesämökkien asukkaat tuovat roskansa alueille. Levähdys- ja pysäköimisalueiden siisteyteen liittyvää kirjoittelua tulisi edelleen jatkaa etenkin keväisin, jotta alueiden siistinä pito helpottuisi entisestään.

Roskasäiliöitä ei pidä sijoittaa liian hallitsevaan paikkaan eikä pöytien välittömään läheisyyteen. Nykyisin käytössä olevat jätessäkkityypiset roska-astiat eivät ole kovin kauniita ja siistimpää ratkaisua kannattaisi etsiä. Suurempien jäteastioiden (roskavillet) yhteydessä on esiintynyt hygieenisia ongelmia.

Lauttalaitureiden yhteyteen pitäisi järjestää jäteidenkeruujärjestelmä, koska näille alueille on jätteitä yleensä tuotu paljon. Tämä asia on mahdollisesti hoidettavissa yhteistyössä kunnan kanssa.

Levähdysalueiden käymälät ovat jonkin verran joutuneet hävityksen kohteiksi. Käymälöiden siisteyteen tulee panna erityistä painoa. Käymälöiden hoito voidaan antaa tehtäväksi esim. alueen lähistöllä asuvalle henkilölle. Käymälät on sijoitettava riittävän kauas varsinaisesta oleskelualueesta.

Hämeen piirissä on saatu hyviä kokemuksia käymäläratkaisusta, jossa käymälän alle rakennetaan 3-4 m syvä vesitiivis betonikaivo. Kaivo tyhjennetään loka-autolla kerran vuodessa. Kaivon alhainen lämpötila estää bioblogisen toiminnan ja poistaa hajuhaitat.

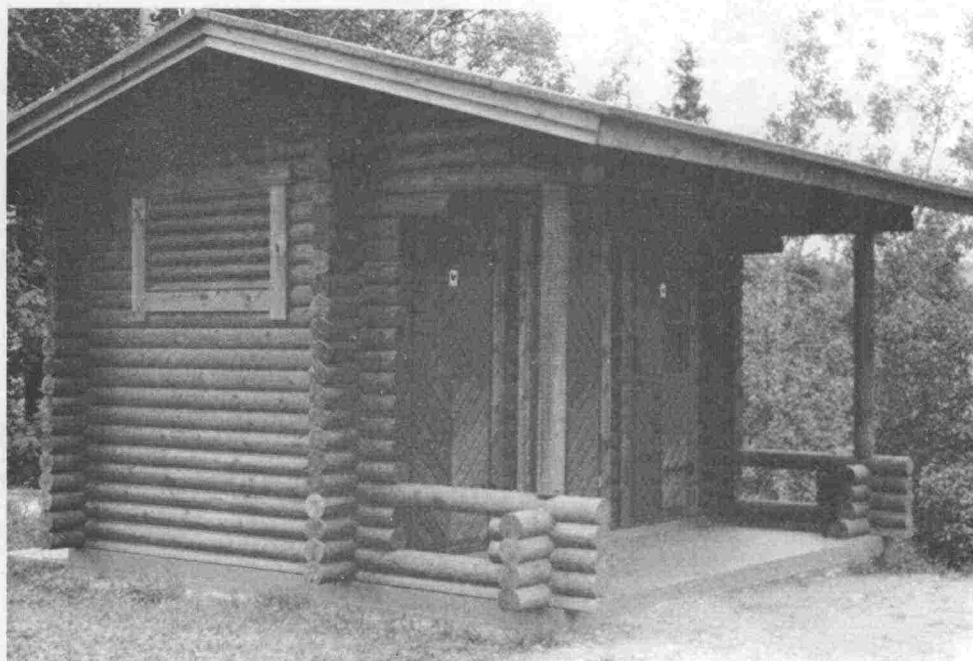
Tienvarsialueiden hoito vaatii n. yhden miestyöpäivän kuukautta ja aluetta kohden. Suuret ja vilkkaasti käytetyt alueet saattavat vaatia yhden henkilön koko työpanoksen etenkin vilkkaimpana kesäaikana.

Lähes kaikki alueet ovat aurattuja myös talvella. Talvella alueita käyttää etenkin kuorma-autoliikenne.



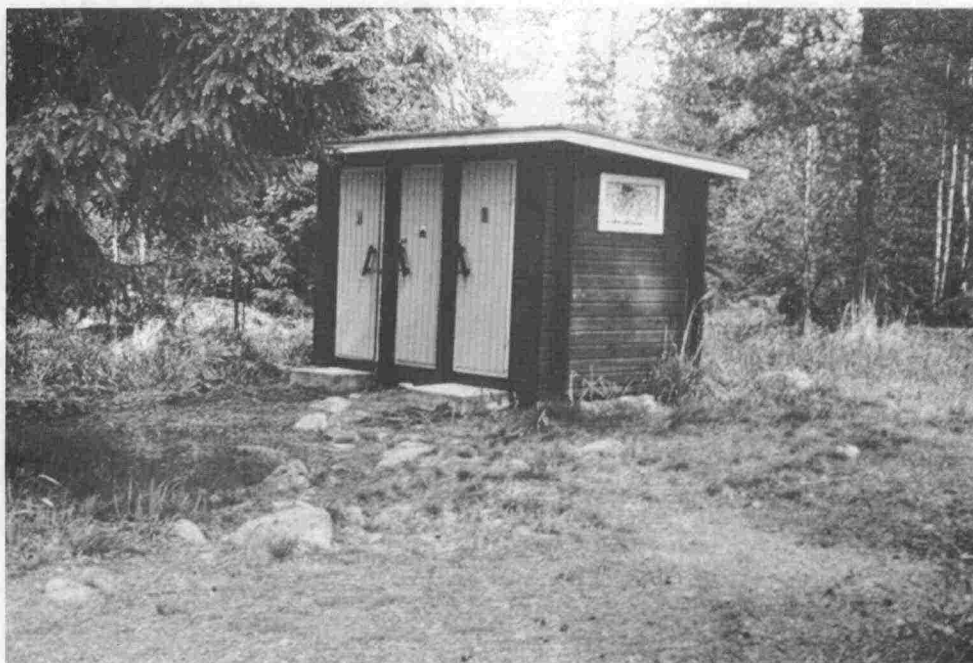
Kioski

Kiosk



Korkealuokkainen
käymälä Tarvon moot-
toritien varrella ole-
valla levähdysalueel-
la (vt 1)

Toalett av hög standard
vid rastplats (rv 1)



Siisti käymälä leväh-
dysalueella Merikar-
vialla (vt 8)

Saklig toalett vid
rastplats Merikarvia
(rv 8)

5 LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEIDEN KÄYTTÖ

Tienvarsipalvelujen mitoittaminen laskennallisien menetelmin edellyttää tietoja palvelujen tarpeesta ja autoilijoiden ajotottumuksista. Tutkimuksia autoilijoiden ajotottumuksista on vain vähän käytettävissä, joten laskennalliseen mitoituseseen ei ole riittäviä edellytyksiä.

Levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjämääristä on saatu tietoja mm. vuonna 1969 tehdyn käyttötutkimuksen perusteella sekä vastaavasta selvityksestä vuodelta 1976. Viimeksi mainittuna vuonna tehtiin myös muita käyttäjälaskentoja. Lisäksi on Kainuun piirissä koottu tietoja eräillä levähdysalueilla käytössä olleista vieraskirjoista.

5.1

Levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjien kokonaismäärä

Tutkimusten perusteella on tehty alustava laskelma käyttäjien kokonaismäärästä levähdys- ja pysäköimisalueilla.

Pysäköimisalueilla autot viipyvät keskimäärin 6 min. ja levähdysalueilla n. 12 min. Voidaan arvioida, että alueita käytetään kesäpäivänä keskim. 10 tunnin ajan, ja että yhdelle pysäköimisalueelle pysähtyy keskimäärin 50 autoa päivässä ja yhdelle levähdysalueelle 150 autoa päivässä.

Alueiden vilkkain käyttöaika on heinäkuussa. V. 1976 käytössä olleilla alueilla voidaan laskea käyvän päivässä n. 125 000 autoa. Kesä- ja elokuussa on alueiden käyttö n. puolet heinäkuun käyttäjämäärästä. Talvella käyttö on vähäistä. Voidaan karkeasti arvioida, että 1976 käytössä olleilla n. 1 900 levähdys- ja pysäköimisalueilla vierailee vuoden kuluessa n. 10 milj. tienkäyttäjää.

Levähdys- ja pysäköimisalueiden tarjoaman virkistävyyden mahdollisuuden merkityksen arvioimiseksi miellyttävyyden ja liikenneturvallisuuden kannalta voidaan esittää seuraava teoreettinen laskelma: Jos jokainen pysähdys virkistää autoilijaa ja parantaa liikenneturvallisuutta seuraavan 100 km:n matkalla, vaikuttavat levähdys- ja pysäköimisalueet positiivisesti kaikkiaan n. 1 miljardiin ajoneuvokilometriin vuodessa. Tämä on noin 1/15 osa yleisten teiden kokonaisliikennesuoritteesta.

Taulukko 5.1

LASKELMA LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEIDEN KÄYTÖSTÄ

	pysäköimis- alueet	levähdys- alueet
alueita käytössä 1976	1 600 kpl	300 kpl
keskim. pysähdysaika	6 min.	12 min.
autoja keskim. yhtäaika alueella (heinäkuussa)	0,5 kpl	3 kpl
alueiden käyttöaika päivässä	n. 10 h	n. 10 h
käyttäjiä yhdellä alueella päivässä	n. 50	n. 150
käyttäjiä päivässä (koko maa, heinäkuu)	80 000	45 000
käyttäjiä päivässä yhteensä	125 000	
käyttäjiä kesällä yhteensä koko maassa (touko-syyskuu)	n. 7,5 milj.	
käyttäjiä yhteensä koko maassa (koko vuosi)	n. 10 milj.	



Kahvitauko levähdys-
alueella

Kaffepaus på rast-
plats



Pojat ongella leväh-
dysalueen rannalla
Pirkkalassa

Pojkarna på mäte vid
Pirkkala rastplats



Levähdysalue ja käymä-
lä Tarvon moottoritien
varrella ahkerassa käy-
tössä tavallisena arki-
päivänä (vt 1)

Vardag och flitigt ut-
nyttjande av rastplats
och toalett

5.2 Autolla tehty käyttölaskenta

Heinäkuussa 1976 tehtiin autolla levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttölaskenta. Laskenta tehtiin valtatiellä n:o 8 keskiviikkona 14.07.1976 klo 13.00 - 18.30. Laskenta aloitettiin Mynämäellä ja lopetettiin Sulvan pitäjässä. Torstaina 15.07.1976 klo 11.30 - 15.00 tehtiin vastaava laskenta Laihian ja Lempäälän välillä valtatiellä n:o 3.

Laskennan tulokset on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Yhteenvedona voidaan havaita, että valtatiellä n:o 8 oli levähdysalueiden käyttäjiä keskimäärin kaksi autoa. Valtatie n:o 8 pysäköimisalueiden keskimääräinen automäärä oli 0,4 siten, että alueilla, joilla oli pöydät ja penkit, oli autoja keskimäärin 0,7 kpl ja pysäköimisalueilla, joissa ei ollut pöytiä eikä penkkejä, autoja oli keskimäärin 0,3 kpl.

Valtatiellä n:o 3 oli levähdysalueiden käyttäjiä keskimäärin 1,8 kpl. Valtatie n:o 3:n pysäköimisalueilla oli käyttäjämäärä 0,7 niillä alueilla, joilla oli pöydät ja penkit. Niillä alueilla, joilla ei ollut pöytiä, oli käyttäjämäärä 0,2 kpl.

Tämän laskentatuloksen perusteella näyttää siltä, että levähdysalueiden käyttö on selvästi vilkkaampaa kuin pysäköimisalueiden. Kaikkein vähiten käytetään niitä pysäköimisalueita, joissa ei ole pöytiä ja penkkejä.

LEVÄHDYSALUEET

	veden äärellä	vettä ei ole	yhteensä
Välillä Mynämäki - Vaasa (vt. 81)			
alueita	2	3	5
autoja	4	6	10
keskim. autoja	2,0	2,0	2,0
Välillä Vaasa - Lempäälä (vt. 31)			
alueita	3	9	12
autoja	4	18	22
keskim. autoja	1,3	2,0	1,8

Kaikilla alueilla pöydät ja penkit

PYSÄKÖIMISALUEET

	pöytiä on	pöytiä ei ole	yhteensä
Välillä Mynämäki - Vaasa (vt. 81)			
alueita	17	35	52
autoja	11	9	20
keskim. autoja	0,7	0,3	0,4
Välillä Vaasa - Lempäälä (vt. 31)			
alueita	6	13	19
autoja	4	3	7
keskim. autoja	0,7	0,2	0,4

Yhtään aluetta ei ole veden äärellä

Taulukko 5.2

5.3 Lentokoneesta tehty käyttölaskenta

Lauantaina 10.07.1976 klo 12.30-18.00 tehtiin Etelä-Suomen alueella kuvauslento pienkoneella. Lennon yhteydessä laskettiin myös levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjämäärät. Lennon aikana laskettiin kaikkiaan kymmenen levähdysalueen autot ja todettiin, että autoja oli alueilla keskimäärin 4,4 kpl. Vastaavasti laskettiin viiden pysäköimisalueen käyttäjämäärät ja saatiin keskiarvoksi 0,6 autoa aluetta kohden. Levähdysalueiden käyttäjämäärää lisäsi vallinnut kaunis kesäinen sää sekä se, että laskennassa olivat mukana mm. suositus Vehoniemen ja Pulkkilanharjun levähdysalueet, joilla kummallakin oli hieman toistakymmentä autoa. Jos jätetään nämä kaksi tavallista vilkkaampaa levähdysaluetta pois laskuista, saadaan levähdysalueiden keskimääräiseksi käyttäjämääräksi 2,4 autoa. Tehty laskelma perustuu varsin suppeaan otokseen, joten tulosta voidaan pitää vain suuntaa antavana.

5.4 Pysäköintipaikkojen riittävyys levähdysalueilla

Heinäkuussa 1976 suoritettujen levähdysalueiden käyttölaskentojen perusteella voidaan laskea, että "tavanomaisten" levähdysalueiden käyttäjämäärä yhdellä kertaa on 95 %:n varmuudella korkeintaan kuusi autoa. Tämä osoittaa, että levähdysalueilla pysäköintipaikat loppuvat nykyisen käytännön mukaan vain harvoin. Sama koskee tietenkin myös pysäköimisalueita. Tämä ei kuitenkaan päde erityisen suuressa suosiossa olevilla alueilla, kuten Sääksmäen, Vehoniemen tai Pulkkilanharjun tapaisilla levähdysalueilla, joilla kävijämäärä yhdellä kertaa saattaa tavallisena heinäkuun päivänä olla 10-15 autoa ja määrättyinä ruuhka-aikoina huomattavasti suurempikin.

5.5 Kävijämäärät Kainuun piirin eräillä levähdysalueilla vieraskirjojen mukaan

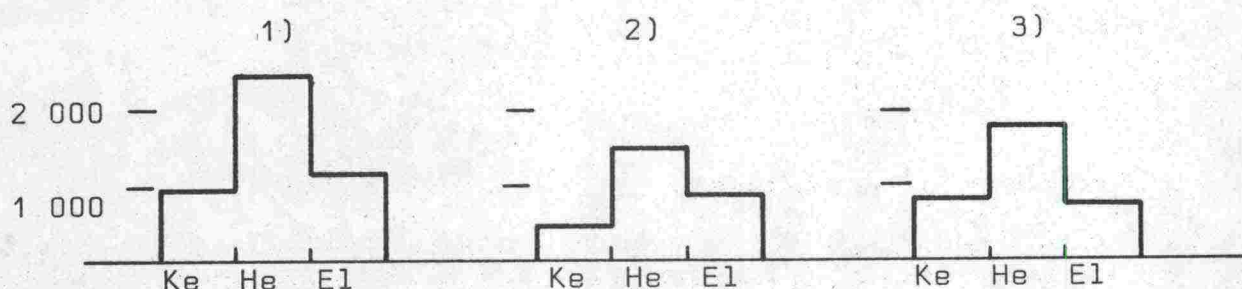
TVL:n Kainuun piirissä on pidetty Kiannan, Hyrynsalmen ja Sotkamon tiemestaripiirien eräillä levähdysalueilla vieraskirjaa, johon alueen käyttäjät ovat merkinneet nimensä.

Vieraskirjamerkintöjen perusteella lisääntyi levähdysalueiden käyttäjämäärä eräillä alueilla 60-luvun loppupuolella 5-10 % vuodessa. Vuodesta 1971 vuoteen 1976 on kävijöiden määrä pysynyt vakiona.

Kiannan tiemestaripiirin alueella oli kesällä 1976 viisi aluetta, joista saatiin tietoja kävijöiden määrästä vieraskirjojen perusteella. Näillä alueilla vaihteli kävijöiden määrä heinäkuussa 1 100:sta noin 2 500:een.

Vieraskirjojen perusteella oli kesäkuussa kävijöiden määrä n. 40 % heinäkuun kävijöiden määrästä. Elokuun kävijämäärä oli noin puolet heinäkuun määrästä. Touko- ja syyskuussa on vieraskirjamerkintöjen mukaan kävijöitä varsin vähän.

Arvioitaessa vieraskirjamerkintöjen perusteella alueiden kokonaiskävijämäärä, on otettava huomioon, että ilmeisesti kaikki alueiden käyttäjät eivät merkitse käyntiään vieraskirjaan. Voidaan olettaa, että vieraskirjamerkinnät kuvastavat ennen kaikkea matkailuliikenteen määrää, ja että muut kuin matkailijat eivät ainakaan yhtä usein merkitsä käyntiään vieraskirjaan. Näiden tietojen perusteella ei voi tehdä valtakunnallisia johtopäätöksiä, koska ko. teillä liikenteen koostumus on poikkeuksellinen.



- 1) Salmenniemen levähdysalue Kiannan tmp:ssä 1976
- 2) Alassalmen levähdysalue Kiannan tmp:ssä 1976
- 3) Korpikankaan levähdysalue Sotkamon tmp:ssä 1972

Esimerkkejä kävijöiden määristä kesäkuukausina eräillä TVL:n Kainuun piirin levähdysalueilla vieraskirjamerkintöjen mukaan

Vieraskirjamerkintöjen perusteella levähdysalueiden käyttäjät ovat olleet tyytyväisiä alueisiin ja esittäneet monin tavoin kiitoksensa TVL:lle alueiden järjestämisestä. Kielteisiä tai arvostelevia mielipiteitä on vieraskirjoihin merkitty varsin vähän. Seuraavassa muutamia poimintoja eräistä Sotkamon tiemestaripiirin levähdysalueiden vieraskirjoista:

Jormasjoen levähdys

"Olen kiertänyt Suomea ja vähän muutakin kuin 'tahkoa' mutta parhaimpia ja kauneimpia paikkoja levähtää ja syödä evästä ja juoda raikasta vettä. Kiittäen Sotkamon tiemestaripiiriä ym. ym. Jormasjoen levähdyspaikasta."

"Häämatkalla pysähdyimme tähän keittämähän kaffetta ja sitten me juotihin sitä."

"Luonnonläheinen kertakaikkiaan ihana paikka. Kaivos-
sa oli raikasta vettä ja kaikki oli siistiä. Koski virtasi hiljaisesti ja aurinko helotti. Oli mukava pulahtaa raikkaaseen veteen pitkän pyörämatkan jälkeen."

"Very nice place."

"Loistopaikka, enemmän tällaisia."

Korpikankaan levähdys

"Nälkä yllätti, tullaan pohjoisesta, suuntana hiukan etelämpi, paikka oli kiva ja ruoka maittoi."

"Oli erittäin siisti ja kaunis levähdyspaikka."

"Nälän yllättäessä mukava paikka poiketa, lammessa lämmin vesi uitavaksi."

Naapurivaaran levähdys

"Onpa kiva pistäytyä kauniille paikalle ruokailemaan ja uimaan."

"Miellyttävä uinti- ja kahvipaikka. Suomen siistein vessa."

"Olemme tulossa Karigasniemeltä ja syöneet monessa paikassa, tämä oli hienoin paikka."

"Tulimme, söimme ja lähdemme jatkamaan matkaa Pohjois-Karjalaan. Keittokatos olisi hieno homma, muuten ihana paikka."

"Tämä on niin ihana paikka, että lisää tällaisia teiden varsiin."



Levähdysalueen uimarannan käyttöä
Maskussa (vt 8)

Simstrand i bruk vid
Masku rastplats
(rv 8)



Maskun levähdys-
aluetta vt 8:n var-
rella ja alueen
uimaranta

Masku rastplats (rv 8)
Simstrandens i bak-
grunden



Uimaranta Pirkkalassa
Pyhäjärven ylittävän
sillan päässä olevan
pysäköimisalueen yh-
teydessä

Simstrandens vid upp-
ställningsplatsen i
Pirkkala Bron över
Pyhäjärvi

5.6

Levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttäjien haastattelututkimus

TVH suoritti 13...17.7.1976 välisenä aikana levähdys- ja pysäköimisalueiden käyttötutkimuksen. Tutkimuskohteiksi valittiin Keski-Suomesta (katso kartta) viisi levähdys- ja viisi pysäköimisaluetta. Tuloksia verrattiin vastaavanlaiseen tutkimukseen, joka on tehty 22.08...01.08.1969, jolloin tutkimuskohteet olivat Länsi-Suomesta (katso kartta).

Tässä tekstissä esitetään v. 1976 tutkimuksen tulokset ja verrataan niitä v. 1969 tutkimukseen. Tutkimuksissa käytettiin samantapaisia lomakkeita ja haastatteluja. Tuloksia arvioitaessa on otettava huomioon, että kysymys ei ole samojen alueiden vertaamisesta.

Lomakkeille merkittiin tiedot kustakin alueesta ja haastateltiin jokaista levähdys- ja pysäköimisalueen käyttäjää. Tutkimuskohteiksi valittiin sekä liittymäjärjestelyltään että varustetasoltaan erilaisia alueita.

Kuvassa 1 on liittymäjärjestelyiltään erilaiset tyytit A, B, C ja E.

Kuvassa 2 on oleskeluajan pituuden summakäyrä erikseen levähdysalueilla ja suurehkoilla pysäköimisalueilla sekä pienehköillä pysäköimisalueilla.

Oleskeluajan pituuden osalta ovat muutokset pieniä eikä muutamien minuutin eroilla ole käytännön merkitystä.

Kuvassa 3 on esitetty matkan ja pysähdysten välisen ajomatkan pituuden summakäyrät.

Pysähdysten välisen ajomatkan pituus on käytännössä sama molemmissa tutkimuksissa. Päivämatkan pituuden ero selittyy sillä, että v. 1969 tutkimuksessa oli matkan koko pituus ja v. 1976 ainoastaan matka haastattelukohteeseen mennessä.

Taulukossa 1 on tutkimusalueiden käyttöasteet. Taulukossa 2 on alueiden käyttöprosentit sekä taulukossa 3 keskimääräiset käyttöasteet ja -prosentit. Alueiden keskimääräinen käyttöprosentti ja käyttöaste ovat molemmat kasvaneet varsin huomattavasti.

Taulukossa 4 on kävijöiden oleskelun syyt, taulukossa 5 kävijöiden matkan luonne ja taulukossa 6 havainnot käyttäjien ajotavoista alueille tultaessa ja sieltä lähdettäessä.

Kävijöiden oleskelun syyt eivät ole ratkaisevasti muuttuneet. Matkojen luonne on muuttunut siten, että aikaisemmassa tutkimuksessa oli enemmän työ- tai ammattiliikennematkoja. Vastaavasti huviaje- lu- tai ostosmatkoja oli edellisessä tutkimuksessa vähemmän. Tähän löytynee selitys siitä, että v. 1969 tutkimuksen teiden liikenne oli erilaista kuin myöhemmän tutkimuksen teillä.

Liikenteen käyttäytymisestä tehtyjen havaintojen mukaan ovat äkkijarrutukset loppuneet kokonaan, mutta peruutuksia tapahtuu edelleen lähes yhtä paljon kuin aikaisemminkin. On havaittavissa, että muun liikenteen häiritseminen tultaessa alueelle on lisääntynyt. Tämä selittyy v. 1976 tutkimuksen teiden suuremmilla liikennemäärillä. Myöhemmän tutkimuksen aikana huomattavasti harvempi autoilija pysähtyi alueelta lähtiessään. Tämä on selitettävissä sillä, että nykyisen tieliikennelainsäädännön mukaan tällaiselta alueelta lähdettäessä ei ole pysähtymisvelvollisuutta.

Lopuksi tiedusteltiin alueiden käyttäjien toivomuksia. Useimpien mielestä alueet olivat hyviä ja tarpeellisia. Monet pitivät levähdys- ja pysäköimis- alueita melko siisteinä ja toivoivat alueita sijoitet- tavan maisemallisesti kauniisiin paikkoihin veden äärelle.

Seuraavassa on luettelo alueiden käyttäjien esittä- mistä toivomuksista. Prosenttiluku ilmoittaa toivo- muksen esittäneiden osuuden kaikista haastatelluista.

	1969 %	1976 %
- alueille tulisi rakentaa käymälöitä	15	15
- alueita tulisi olla ti- heämmässä	15	10
- alueille olisi järjestet- tävä pöytiä ja tuoleja	5	9
- alueiden pitäisi olla siis- timpiä	3	7
- paikan valinnassa kiinni- tettävä huomiota maisemal- lisiin tekijöihin	5	4
- alueiden tulisi olla tila- vampia	1	4
- alueille olisi järjestettä- vä vedensääntämismahdollisuus	7	3

	1969	1976
- alueille tulisi järjestää palvelutoimintaa, esim. kioskeja tai baareja	3	3
- alueiden tulisi sijaita kauempana tiestä	5	3
- roskakoreja saisi olla enemmän	4	2
- liikennemerkkit pitäisi olla aikaisemmin	3	2
- ei toivomuksia	20	39

Alueiden käyttäjien toivomuksista voidaan todeta, että monien asioiden kohdalla toivomusten määrä on pysynyt lähes ennallaan mutta muutamia muutoksia kuitenkin on havaittavissa. Alueiden määrän riittävyyteen ollaan entistä tyytyväisempiä, pöytiä ja tuoleja haluttaisiin entistä useammin ja alueiden siistinä pitämistä on pidetty entistä tärkeämpänä. Veden-saantimahdollisuutta ei pidetä enää yhtä tärkeänä kuin aikaisemmin. V. 1976 tutkimuksessa noin 40 % haastatelluista ei esittänyt toivomuksia, v. 1969 tutkimuksessa vastaava luku oli 20 %.

TUTKIMUSALUEET JA NIIDEN KÄYTTÖASTEET

Taulukko 1

1976

alueen n:o	tien n:o	alueen tyyppi	pvm	viikon pv	klo	havainto- aika (min)	alueen pys.pai- kat N (kpl)	pys.paikkojen käyttöaste = $\frac{\leq \text{oleskeluaika}}{N \times \text{havaintoaika}}$
1	12	LC	13.7	ti	10-13	180	14	0,118
x) 2	12	PE	13.7	ti	15.30- 18.30	"	10	0,304
3	341	LB	14.7	ke	12-15	"	11	0,047
4	600	LC	14.7	ke	17-20	"	13	0,095
5	59	LB	15.7	to	09.30- 12.30	"	10	0,103
6	59	PE	15.7	to	14-17	"	6	0,097
7	5	PC	16.7	pe	11-14	"	5	0,120
8	5	LA	16.7	pe	15-18	"	6	0,196
9	13	PA	17.7	la	09-12	"	11	0,070
10	15	PC	17.7	la	13.30- 16.30	"	6	0,231

x) alueella oli jäätelökioski,
joka lisäsi kävijöiden määrää

LA = Levähdysalue jossa on A-tyypin
liittymäjärjestelyt

PA = Pysäköimisalue jossa on A-tyypin
liittymäjärjestelyt

ALUEIDEN KÄYTTÖPROSENTIT

Taulukko 2

1976

alueen n:o	tien n:o	liikennemäärä		kävijöitä		käyttöprosentti	
		alueen puol. kaista Q_1	molemmat kaistat Q_2	oik.kään- tyvät M_1	molemmat suunnat M_2	$100 \cdot \frac{M_1}{Q_1}$	$100 \cdot \frac{M_2}{Q_2}$
1	12	232	365	12	15	5,17	4,11
x) 2	12	708	1186	45	57	6,36	4,81
3	341	121	243	3	4	2,48	1,65
4	600	176	321	9	11	5,11	3,43
5	59	154	296	9	15	5,84	5,07
6	59	271	514	5	6	1,85	1,17
7	5	565	1059	8	8	1,42	0,76
8	5	604	1392	19	19	3,15	1,37
9	13	467	1082	10	12	2,14	1,11
10	15	359	589	16	16	4,46	2,72

x) alueella oli jäätelökioski,
joka lisäsi kävijöiden määrää

ALUEIDEN KESKIMÄÄRÄINEN KÄYTTÖPROSENTTI JA
KÄYTTÖASTE

Taulukko 3

1976 (1969)

Alueen laatu	luku- määrä (kpl)	havainto- aika (h)	kävijöitä (kpl)	käyttö - %		pysäköinti- paikkojen käyttöaste (%)
				alueen puol. kaistan liik.määräs- tä	koko liik. määrästä	
levähdys- alueet	5 (11)	15 (39)	64 (131)	4,35 (3,3)	3,13 (2,7)	11,18 (7,9)
pysähdys- alueet	5 (35)	15 (94)	99 (161)	3,25 (1,8)	2,11 (1,1)	16,44 (7,8)

Suluissa v. 1969 tutkimus

KÄVIJÖIDEN OLESKELUN SYY ERITYYPPISILLÄ ALUEILLA

1976

oleskelun syy	levähdys- alueet		pysähdysalueet					
			PA & PC		PB & PE		KAIKKI	
	pääasiallinen syy (%)	kaikista syistä (%)	pääasiallinen syy (%)	kaikista syistä (%)	pääasiallinen syy (%)	kaikista syistä (%)	pääasiallinen syy (%)	kaikista syistä (%)
ruokailu	24	32	47	47	6	6	19	19
levähdys	40	40	40	43	11	11	21	21
maiseman tähden	6	9	3	3	6	6	5	5
luonnollinen tarve	7	7	7	7	-	-	2	2
auton huolto	4	4	-	-	2	2	1	1
kalastus ja uiminen	4	4	-	-	2	2	1	1
kartan tutkiminen	4	4	-	-	-	-	-	-
muu syy	11	11	3	7	73	75	51	53
YHTEENSÄ	100	-	100	-	100	-	100	-
HAVAITTUJA AJONEUVOJA	64		36		63		99	
HAASTATELTUJA	53		30		63		93	

1969

ruokailu	26	36	25	29	14	21	18	24
levähdys	42	51	27	31	23	29	24	29
ajoneuvon tarkastus ja korjaus	11	14	17	22	25	32	23	27
kuljettajan vaihto ja muu lyhyt pysäht.	8	8	7	8	4	6	5	7
luonnollinen tarve	7	14	15	20	14	31	14	27
pysäköinti	5	6	2	2	9	12	6	8
muu syy	1	2	6	6	11	12	9	9
YHTEENSÄ	100	-	100	-	100	-	100	-
HAVAITTUJA AJONEUVOJA	131		59		101		160	
HAASTATELTUJA	102		39		42		81	

ERITYYPPISILLÄ LEVÄHDYS- JA PYSÄHDYSALUEILLA KÄVIJÖIDEN
MATKAN LUONNE (%)

1976 (1969)

Alueen laatu	Haastateltuja (kpl)	Matkan luonne			
		Työmatka ja ammatti-liikenne	Viikonloppu- ja lomamatka-liikenne	Huviajelu, ostosmatka yms.	
levähdysalueet	53 (102)	10 (26)	77 (62)	13 (12)	100
A- ja C-tyypin pysähdysalueet	30 (39)	- (24)	83 (71)	17 (5)	100
B- ja E-tyypin pysähdysalueet	63 (42)	16 (46)	62 (50)	22 (4)	100
keskimäärin	-	10 (31)	72 (61)	18 (8)	100

Suluissa v. 1969 tutkimus

Taulukko 6

HAVAINNOT LEVÄHDYS- JA PYSÄKÖIMISALUEIDEN LIIKENTEEN
KÄYTTÄYTYMISESTÄ (%)

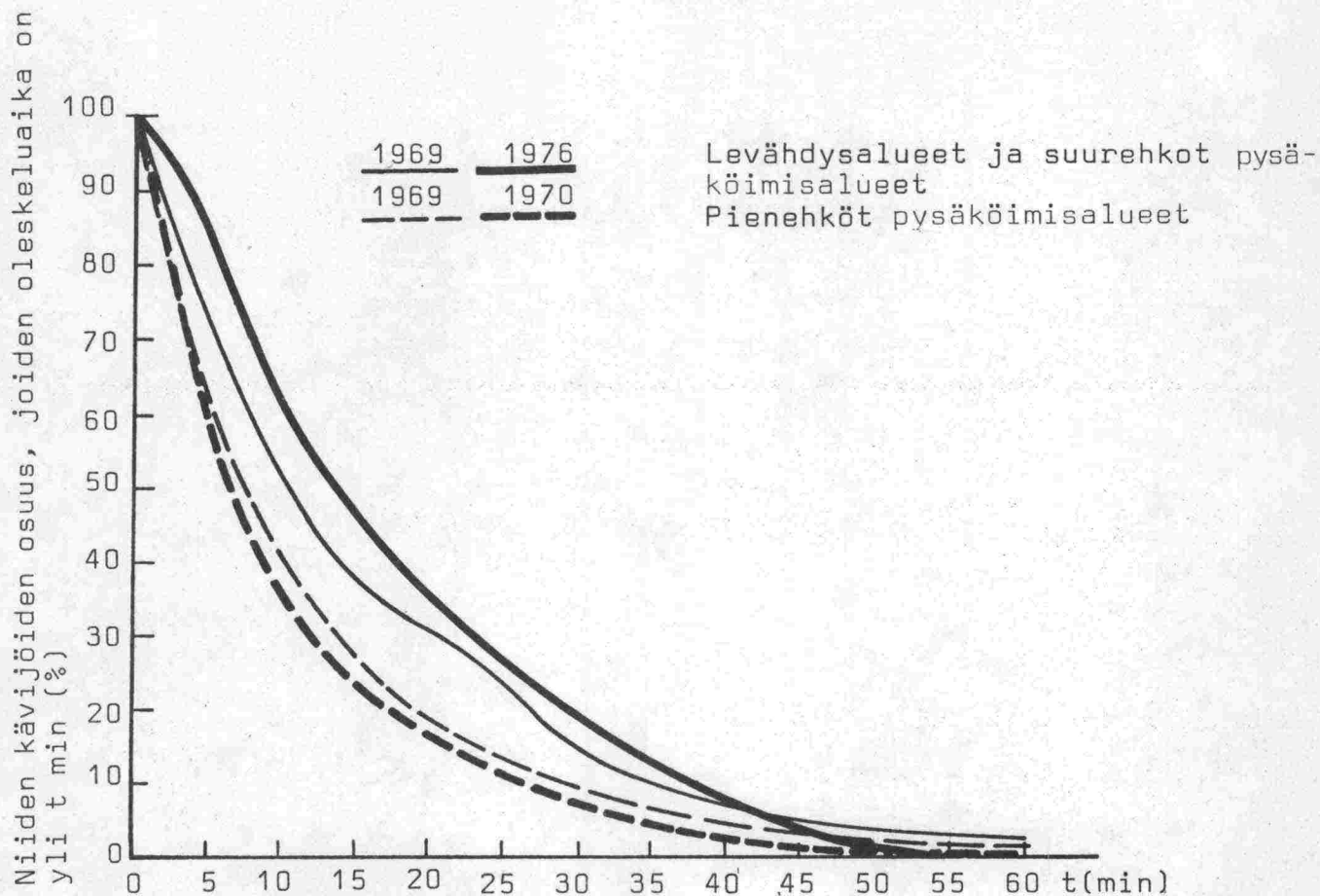
		TULO					LÄHTÖ		
		joustava	äkkijarrutus	peruutus	häiritsi liikennettä	muu ajotapa	pysähtyi lähtiessään	ei pysähtynyt lähtiessään	häiritsi liikennettä
alueen laatu	ajotapa								
levähdysalue		95	-	3	2	-	45	55	-
A- ja C-tyyppiset pys.alueet		83	-	3	14	-	36	64	-
B- ja E-tyyppiset pys.alueet		96	-	2	2	-	16	84	-
keskimäärin		93	-	3	4	-	32	68	-

1969

levähdysalue	82	2,3	3,5	2,3	10,4	70	28	2	-
suurehkot pysäköimisalueet	88	1,6	3,4	0	7	63	37	0	-
pienet pysäköimisalueet	86	7	3	1	3	41	53	6	-
keskimäärin	85	4	3,3	1,2	6,5	56	41	3	-

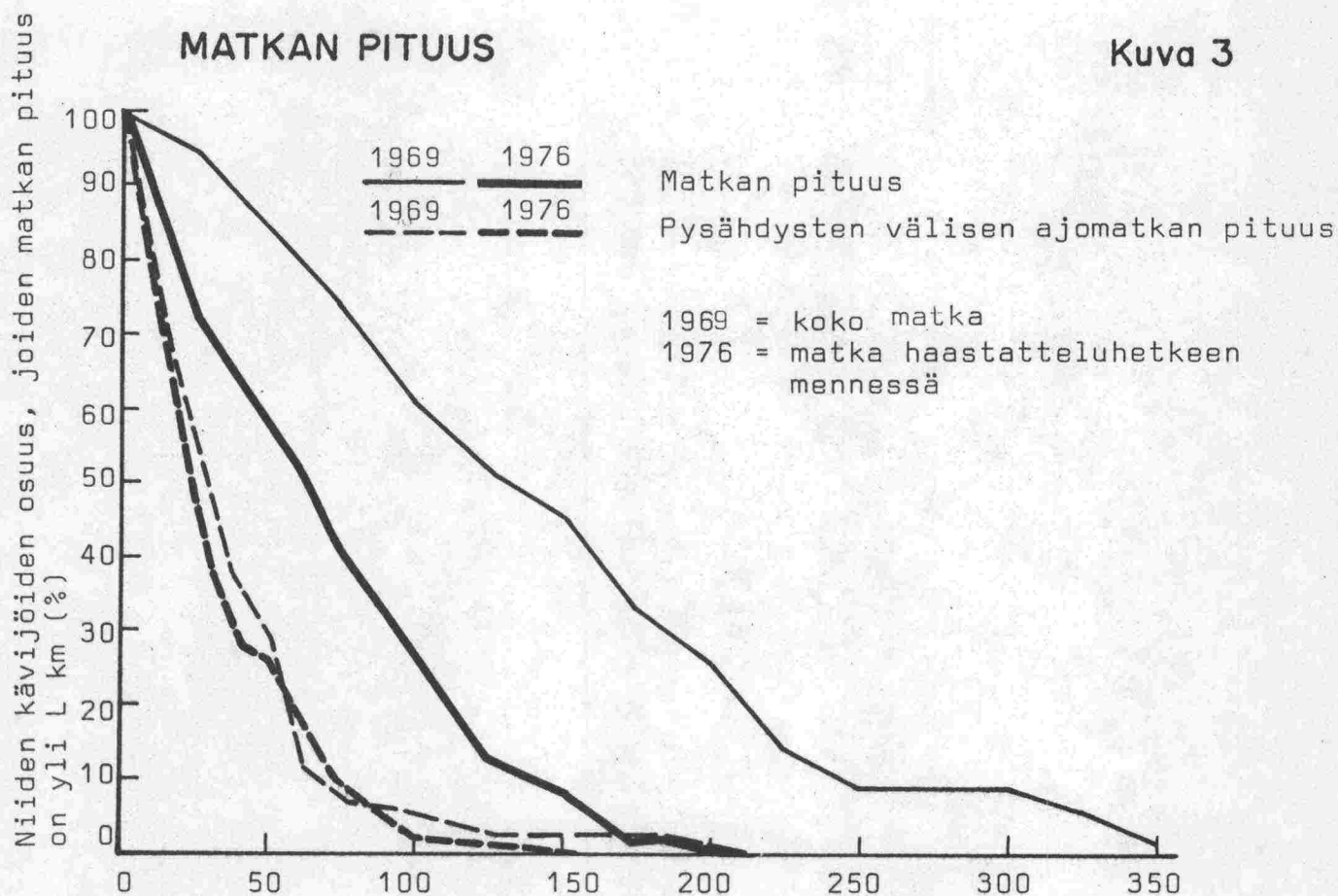
OLESKELUAJAN PITUUS

Kuva 2



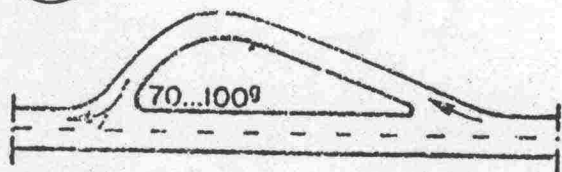
MATKAN PITUUS

Kuva 3



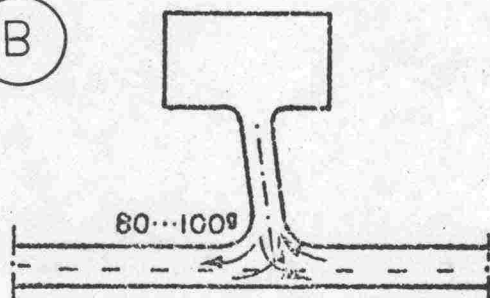
KÄYTTÖTUTKIMUKSESSA KÄYTETTY LIITTYMÄJÄRJESTELYJEN LUOKITUS

A



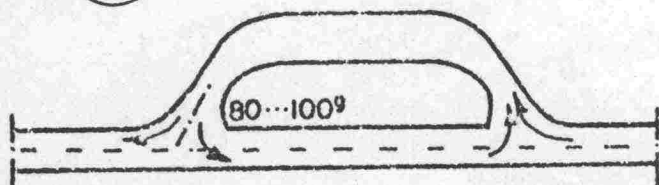
Henkilö- ja kuorma-autoille vain yhtä liikennesuuntaa varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue

B



Lähinnä henkilöautoja varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue

C



Henkilö- ja kuorma-autoille molempia liikennesuuntia varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue

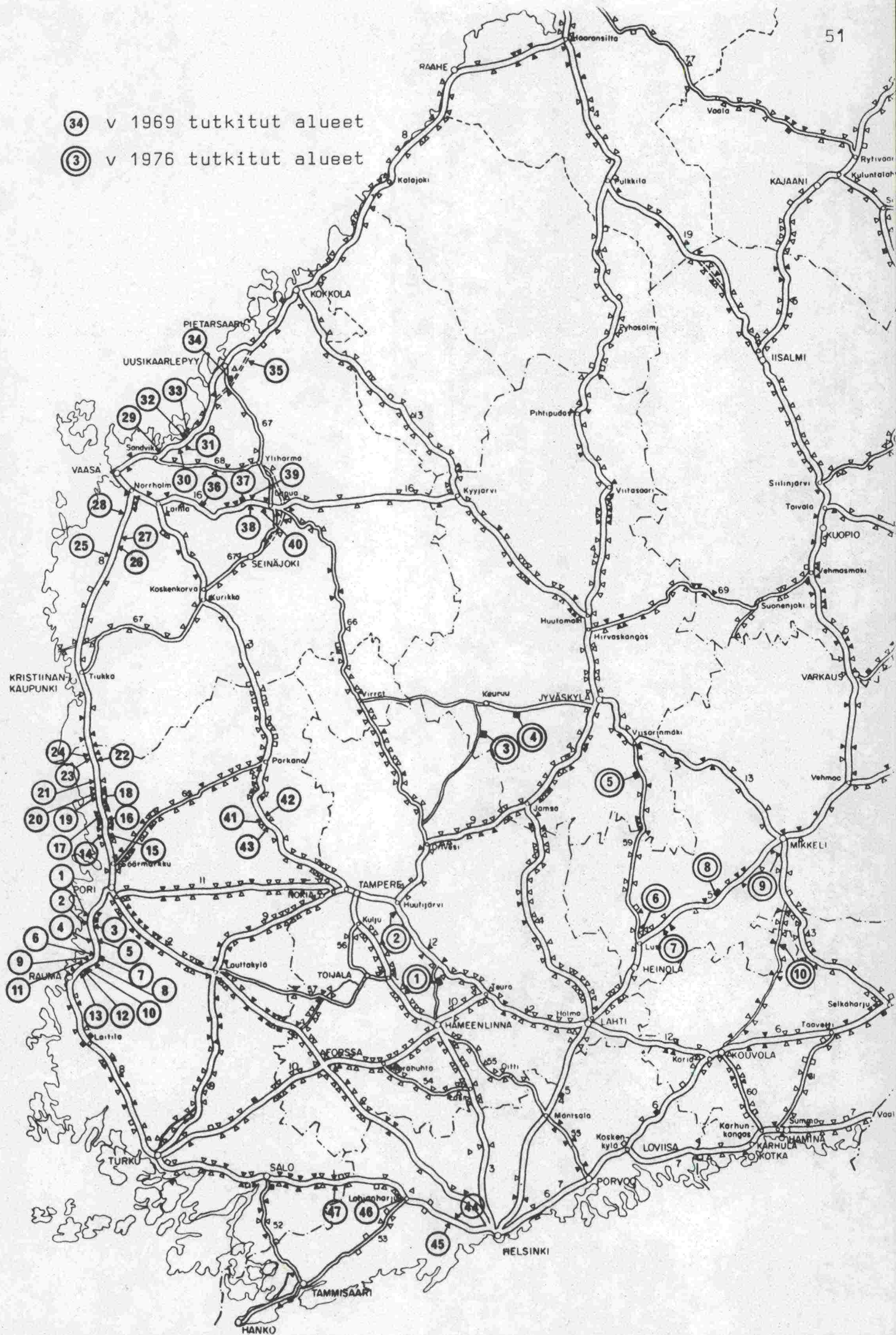
E



Henkilö- ja kuorma-autoille vain yhtä liikennesuuntaa varten tarkoitettu pysäköimisalue

34 v 1969 tutkitut alueet

3 v 1976 tutkitut alueet



OTTEITA RUOTSALAISESTA KIRJALLISUUSTUTKIMUKSETA
"SIDOANLÄGGNINGAR"

Kirjallisuustutkimus on tehty tulevien tienvarsi-alueita koskevien normien pohjaksi ja tienvarsipalvelujen tarpeen määrittelyä varten.

Tieliikenne tarvitsee käyttöönsä erilaisia tienvarsipalveluja. Näitä ovat pysäköimisalueet, levähdysalueet, jakeluasemat ja huoltoasemat ym.

Automatkan aikana tulee esille erilaisia tarpeita. Autoilija voi itse tietyissä rajoissa päättää, käyttääkö hän valmiita tienvarsipalveluja tyydyttämään ruoka- ym. tarpeitaan tai varustautuuko hän itse näiden varalle. Jos autoilija käyttää tarjolla olevia valmiita palveluja, ei hän voi niiden sijaintiin itse vaikuttaa.

Ruotsissa on huoltoasemien määrä lähtenyt laskuun siten, että jakeluasemien määrä laski 17 % vuodesta 1968 vuoteen 1971. Vuonna 1971 oli Ruotsissa noin 7 400 huoltoasemaa. Ruotsissa on havaittavissa selvä pyrkimys täydentää huoltoasemien palveluvarustusta ja siellä myytävien artikkelien määrää.

Amerikkalaisen tutkimuksen mukaan on tienvarsialueiden käytössä selvä huippukohta keskipäivän aikoihin.

Amerikkalaisessa tutkimuksessa todettiin ruokailuun, lepoon tai vastaaviin liittyvien pysähdysten määrän olevan noin yksi pysähdys (tien liikenteen perusteella laskettuna) 5 000 ajoneuvokilometriä kohden.

Amerikkalaisen tutkimuksen mukaan olivat levähdysalueiden käyttäjät saaneet informaatiota alueen olemassa olosta seuraavasti: liikennemerkeistä 47-72 %, aikaisempi vierailu paikalla 17-39 %, kartasta 1-3 %, muista informaatiolähteistä 1-4 %.

Amerikkalaisten ja ruotsalaisten tutkimusten mukaan eri alueiden ja eri aikoina tehtyjen tutkimusten tulokset vaihtelevat voimakkaasti, kun pyritään selvittämään pysähdysten määrää ja pysähdysten tarkoitusta.

Henkilöauton matkustajien määrä on ulkomaisten tutkimusten mukaan keskimäärin 2...3,3 henkilöä pysähtynyttä ajoneuvoa kohden.

Ohiossa tehdyssä tutkimuksessa todettiin eräällä tulititellä, että jos matka on pitempi kuin 325 km, pysähtyvät useimmat vähintään kerran ruokailemaan. Jos

matkan pituus on keskimäärin 125 km, pysähtyy noin joka toinen auto. Länsisaksalaisen tutkimuksen mukaan oli keskimääräinen matka kahden pysähdysväälillä noin 200 km.

Amerikassa tehdyn tutkimuksen mukaan käyttävät autoilijat eniten ensimmäistä aluetta kaupungin ulkopuolella kaupungista poismenettäessä. Vastaavasti viimeistä aluetta kaupunkiin tultaessa käytettiin vähiten.

Tärkeimmät syyt levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentamiselle ovat liikenneturvallisuus ja autoilijoiden mukavuus. Mikäli levähdys- ja pysäköimisalueita ei rakenneta, on tästä häittana mm. se, että autoilijat pysähtyvät joka tapauksessa tienvarteen tai pysähtymistarpeen tyydyttämättä jättäminen aiheuttaa epätavallista ajokäyttäytymistä.

Ruotsin tielaitoksen käsityksen mukaan yksityiset palvelulaitokset kuten huoltoasemat ovat ainoita, jotka pystyvät tyydyttävästi ratkaisemaan käymäläkysymyksen.

Länsi-Saksassa odotetaan kioskien määrän voimakkaasti lisääntyvän tienvarsialueilla. Kioskeja pidetään hyödyllisinä mm. alueen järjestyksen säilymisen ja siisteyden kannalta.

Tienvarsialueita käytetään myös linja-autopysäkkeinä, poliisien valvontatehtäviin sekä teiden kunnossapidon yhteydessä.

Ulkomailla katsotaan, että levähdysalueen minimivarusteisiin kuuluu alue levähtämistä varten, ruokailupaikka ja roskakori. Tämän lisäksi saattaa alueella olla seuraavanlaisia varusteita: tulentelepaikka, juomavettä, suojakatos sadetta ja aurinkoa vastaan, informaatiotauluja, puhelimia, käymälöitä, leikkipaikkoja, valaistus, suoja melua vastaan sekä koirien ulkoiluttamisalue.

Levähdysalueet tulee pitää niin siisteinä kuin mahdollista. Aluskasvillisuus täytyy välillä raivata, koska tällä tavoin saadaan alue pysymään siistimpänä ja halu roskaamiseen vähenee. Mm. Amerikassa annetaan alueen valvonta jonkun henkilön tehtäväksi. Alueiden siistinä pysymistä pidetään ongelmana lähes kaikissa maissa.

OTTEITA RUOTSIN TIELAITOKSEN JULKAISUSTA "FUNKTIONELLA RASTPLATSER"

Seuraavassa esitetään eräitä ajatuksia, joita on tuotu esiin ruotsalaisessa tutkimuksessa, joka käsittelee levähdysalueita ja erityisesti niiden hoitoa ja siisteyttä. Raportin nimi on "Funktionella rastplatser".

Levähdysalueilla tulee aina olla pöytiä ja penkkejä. Pitkälle vietyä standardisointia niiden muotoilussa ei pidetä toivottavana, koska erilaisten mallien esiintyminen lisää viihtyisyyttä.

Käymälöiden puhtaanapito on erityisen vaikea ongelma. Käymälät pitäisi sijoittaa näkyvälle paikalle, koska piilossa oleviin käymälöihin on kohdistettu enemmän ilkivaltaa.

Aikaisemmin oli käytössä levähdysalueille sijoitettuja viittoja, joissa kerrottiin lähimmän huoltoaseman tai vastaavan paikan suunta ja etäisyys, josta käymälä oli löydettävissä. Tästä käytännöstä on Ruotsissa luovuttu, koska kokemukset eivät olleet positiivisia.

Jäteastioiden pitäisi olla suhteellisen pieniä, esimerkiksi jätessäkkityyppisiä. Niitä pitäisi sijoittaa useita levähdysalueen eri puolille.

Levähdysalueen rajalle pitäisi rakentaa matala aita tai vastaava, koska tällä tavoin voidaan vähentää ympäröivän maaston likaantumista ja roskaantumista.

Autoilijoiden positiivista asennoitumista levähdysaluetta kohtaan voidaan lisätä, jos sopivalle paikalle asetetaan taulu, johon autoilijoille tarkoitettuja tiedotuksia ja ilmoituksia voidaan kiinnittää. Taulussa voi lukea esim. levähdyspaikan nimi, selostus ympäröistä maisemasta, järven nimi, mahdollisesti jotain ympäristön eläinmaailmasta, etäisyys lähimmälle huoltoasemalle, otteita luonnonsuojelulaista siltä osin, kuin se koskee ympäristön roskaamista, sekä tieto siitä, mihin voi ilmoittaa, jos käymälä on epäkunnossa tai muuta vastaavaa. Tarkoitus on kieltojen sijasta antaa yksinkertaisella tavalla positiivista informaatiota autoilijoille.

Eniten käytetyillä levähdysalueilla pitäisi olla pieni kuntopolku, esim. 1/4 km:n pituinen. Tätä perustelee se, että saksalaisen tutkimuksen mukaan levähdysalueella kävijöiden tärkein pysähtymisen syy on halu virkistäytyä yksitoikkoisen ajamisen rasituksesta. Tähän tarkoitukseen sopii pieni verryyttely raittiissa ilmassa parhaiten.

Sen jälkeen kun Ruotsissa levähdysalueiden puhtaanapitovelvollisuus annettiin tienpitäjälle ja kun julkisuudessa käytiin vilkas keskustelu luonnon-suojelu- ja puhtaanapitokysymyksistä, ovat tienpitäjään kohdistuneet odotukset kasvaneet merkittävästi.

Levähdyspaikkojen tarve perustuu ennenkaikkea turvallisuuden ja viihtyvyyden lisäämiseen. Jotta nämä tavoitteet voitaisiin saavuttaa tyydyttävästi, tarvitaan sopivasti muotoiltujen ja varustettujen levähdysalueiden lisäksi puhtaanapitoa ja entistä suurempaa huomiota käymälöiden siisteyteen.

Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan tarvitaan siellä n. 7 milj. kr/v. levähdysalueiden kunnossapitoon riittävän standardin saavuttamiseksi.

On todettu, että siisteyteen liittyvä lehtikirjoittelua ja propaganda on parantanut tienkäyttäjien tapoja, joten tämantapaista toimintaa tulisi jatkaa.

Auton romut eivät muodosta nykyään merkittävää ongelmaa tienpitäjälle.

Ruotsissa pyritään siihen, että levähdysalueiden hoito, puhtaanapito ja jätehuolto järjestetään ja kustannetaan yhdessä (paikallisen) kunnan kanssa.

Tehdyn laskelman mukaan vaatisi tuhannen levähdysalueen varustaminen käymälällä ja tähän liittyvät kunnossapitotyöt n. 10 milj. kruunua vuodessa.

Viime aikoina on tullut esille uusia teknillisiä ratkaisua käymäläongelman ratkaisemiseksi. Kokeita tehdään ja uusia ratkaisuja pyritään löytämään.

TIENVARSHIPALVELUT VALTATIE N:O 4:N VARRELLA

Riittävän yksityiskohtaisen kuvan saamiseksi siitä, kuinka paljon ja minkälaisia palveluja autoilijoiden käytössä on tällä hetkellä, tutkittiin valtatie n:o 4 palvelutaso Helsingistä Karigasniemelle. Erilaiset palvelut on esitetty kaavion muodossa, josta selviää, mitä palveluja on tien milläkin kohdilla. Tarkastelun pohjalta on tehty taulukko, josta selviää, kuinka paljon ja kuinka tiheässä erilaisia palveluja on kullakin kaupunkivälillä.

Tarkastelun pohjalta voidaan todeta, että autoilijoiden käytössä on ainakin päiväsaikaan jopa yllättävän suuri määrä erilaisia palveluja. Ongelman saattaa muodostaa kuinkin se, että tavallinen autoilija ei ilmeisesti aina löydä lähimpänä sijaitsevaa palvelua. Palvelujen määrä ja saavutettavuus on luonnollisesti yöllä huomattavasti pienempi kuin päiväsaikaan.

Aineiston perusteella voidaan todeta, että esim. Helsingin ja Rovaniemen välillä on levähdysalueita n. 50 km:n välein, pysäköimisalueita on vastaavasti n. 8 km:n välein, motelleja 60 km:n välein, leirintäalueita keskim. 30 km:n välein ja jakeluasemia keskimäärin 19 km:n välein. Sairaaloiden keskinäinen etäisyys on n. 140 km ja terveyskeskusten etäisyys n. 35 km. Sisäasiainministeriön kaavoitus- ja rakennusosaston luokittelun mukaisesti vähintään F-luokan taajamia on Helsingin ja Rovaniemen välillä n. 40 kpl eli lähes 20 km:n välein. Jos mukaan otetaan kaikki tiekarttaan merkityt pienetkin taajamat, jonkinasteinen taajama löytyy keskimäärin 10 km:n välein.

ERÄIDEN AUTOILIJOIDEN KÄYTÖSSÄ OLEVIA TIENVARSI PALVELUIDEN MÄÄRÄ JA
 TIHEYD VALTATIE N:O 4:N VARRELLA

	levähdysalue				pysäköimisalueet				motelli	leirin- täalue		huolto- ja jakeluasemat		
	toteut. kesk. kpl etäis.	toteut. +suunn. kesk. kpl etäis.	toteut. kesk. kpl etäis.	toteut. +suunn. kesk. kpl etäis.	toteut. kesk. kpl etäis.	toteut. +suunn. kesk. kpl etäis.	toteut. kesk. kpl etäis.	toteut. +suunn. kesk. kpl etäis.		kpl kesk. etäis.	kpl kesk. etäis.	jakelu kpl kesk. etäis.	kahvio kpl kesk. etäis.	yöpalvelu kpl kesk. etäis.
Helsinki-Lahti 103 km	1 52	1 52	3 26	3 26	-	2 52	7 15	7 15	5 26					
Lahti-J:kylä 174 km	2 58	6 25	17 10	17 10	6 29	5 35	9 22	8 25	3 58					
J:kylä-Oulu 340 km	6 49	7 43	58 6	58 6	3 113	8 49	16 21	14 24	7 49					
Oulu-Kemi 105 km	3 26	3 26	12 8	12 8	2 52	9 12	7 15	5 21	1 105					
Kemi-R:niemi 115 km	1 58	1 58	15 7	16 7	3 38	3 38	6 19	6 19	1 115					
R:niemi-K:niemi 560 km	9 56	13 40	69 8	95 6	-	8 70	8 70	5 112	2 187					
Helsinki-Oulu YHT. 617 km	9 51	13 39	78 8	78 8	9 69	15 41	32 20	29 22	15 44					
Oulu-R:niemi YHT. 220 km	4 55	4 55	27 8	28 7	5 44	12 18	13 18	11 22	2 110					
H:ki-R:niemi YHT. 837 km	13 47	17 38	105 8	106 8	14 60	27 31	45 19	40 22	17 52					

SAIRAALAT, TERVEYSKESKUKSET JA TAAJAMAT VALTATIE N:O 4:N VARRELLA

	sairaala		terveys- keskus		≥ F		taajamat < F		Yht.	
	kpl	keski- etäisyys	kpl	keski- etäisyys	kpl	keski- etäisyys	kpl	keski- etäisyys	kpl	keski- etäisyys
Helsinki-Lahti 103 km	2	103	5	26	6	21	2	34	8	15
Lahti-Jyväskylä 174 km	2	87	5	35	9	22	8	22	17	10
Jyväskylä-Oulu 340 km	1	340	8	43	12	28	17	20	29	12
Oulu-Kemi 105 km	1	105	4	26	7	15	5	21	12	9
Kemi-Rovaniemi 115 km	1	115	2	58	5	23	4	23	9	13
Rovaniemi-K:niemi 560 km	-		2	187	4	112	31	18	35	16
Helsinki-Oulu YHT. 617 km	5	154	18	36	27	24	27	22	54	12
Oulu-Rovaniemi YHT 220 km	2	110	6	37	12	18	9	22	21	10
Helsinki:R:niemi 637 km YHT.	7	140	24	36	39	22	36	23	75	11

Jos samassa taajamassa tai samalla tienkohdalla on useita samanlaisia palvelupisteitä kuten huoltoasemia, on nämä käsitelty yhtenä palvelupisteenä laskettaessa keskimääräistä etäisyyttä.

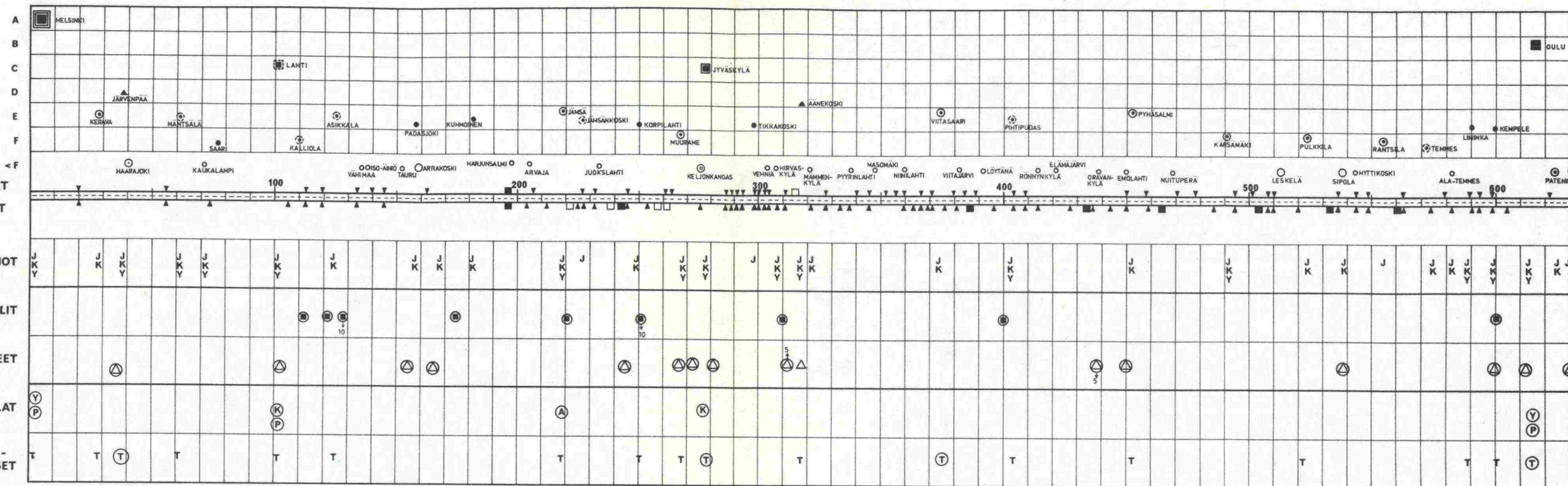
UUDENMAAN PIIRI

HÄMEEN PIIRI

KESKI-SUOMEN PIIRI

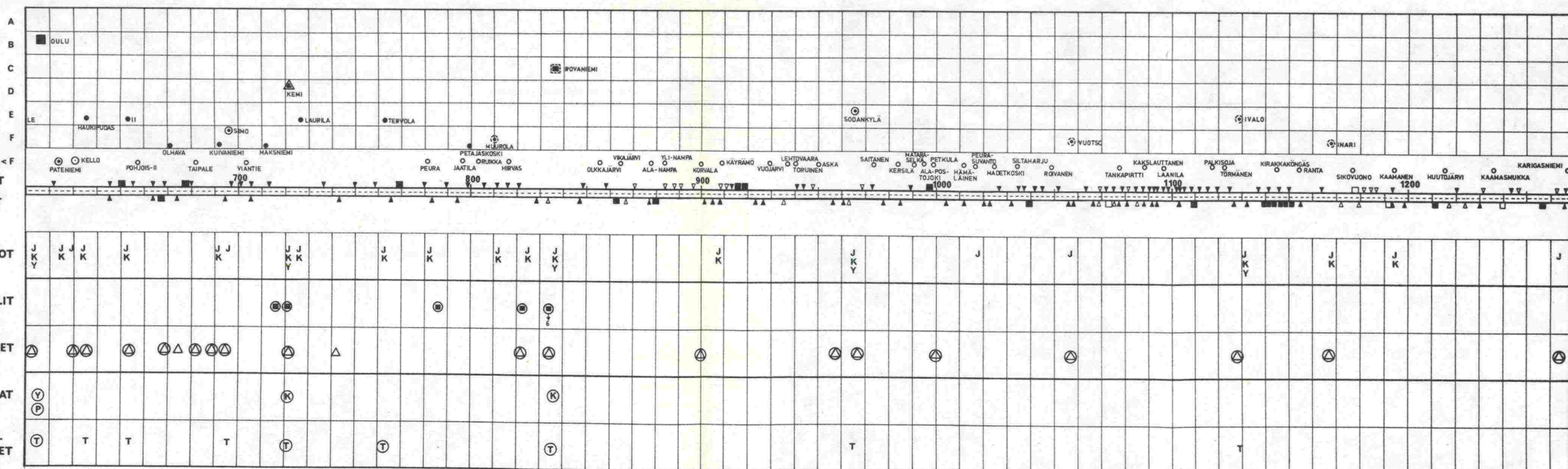
KESKI-POHJANMAAN PIIRI

OULUN PIIRI



OULUN PIIRI

LAPIN PIIRI



VALTATIE NO. 4
 HELSINKI - KARASNIEMI
 TIENVARSPALVELUT JA TAAJAMAT

TVH
 VIATEK OY

07.09.1976

KIRJALLISUUSLUETTELO

- 1 Ruth Wathen, Ajatko väsyneenä, Terveystohtolehti 9/1972
- 2 Sauli Häkkinen, Autonkuljettajan väsymystila, Talja tiedottaa 1/1962
- 3 Altti Rankka, Vain uni auttaa väsynyttä autoilijaa, Tuulilasi 8/1973
- 4 Kari Eklund, Reijo Kaukinen, Autoilijain väsyminen ja siihen vaikuttavat tekijät, Helsinki 1969
- 5 Levähdys- ja pysäköimisalueet valta- ja kantateiden var-
silla, TVH, 1969
- 6 Huoltoasemat yleisten teiden varsilla, TVH, 1968
- 9 KP-tutkimus, Liikenteen hoito, TVH 1972
- 10 Yleisillä teillä tapahtuneet liikenneonnettomuudet 1974,
TVH 2,634
- 11 Hätäpuhelimet, TVH, PLH, Viatek Oy, 1976
- 12 Suoma Järviluoma, Liikenneonnettomuuksien hälytysjärjestel-
män ja pelastuspalvelun tutkiminen simulointimallia käyt-
täten, VTT 1975
- 13 Statens Vägverk, Sidoanläggningar, En litteraturstudie
1976
- 14 Statens Vägverk, Funktionella rastplatser, 1974
- 15 Meksikon Tiekongressi 1975
- 16 Teiden suunnittelu, TVL:n ohjeet,
- 17 Tienkäyttäjiä palvelevat alueet:
 - 4.2 Huoltoasemat
 - 4.3 Majoitus- ja ravitsemusliikkeet sekä leirintäalueet
 - 4.4 Linja-autopysäkit
 - 4.5 Kioskit

III 4. Tien käyttäjiä palvelevat alueet

4.0 Yleistä

Yleisten teiden käyttäjät tarvitsevat tiellä liikkuaan matkan aikana erilaisia palveluja, joita järjestetään tienpitäjän, muiden viranomaisten sekä yksityisten yrittäjien toimesta.

Tienpitäjän toimesta voidaan teiden varsille järjestää joko tiealueeseen kuuluvina tai tien liitännäisalueina:

- palvelualueita
- pysäköimisalueita
- linja-autopysäkkejä
- kuormausalueita
- rajanylityspaikkoja.

Palvelualueella tarkoitetaan tiehen pysyvästi liitännäisalueeksi varattua aluetta, joka on tarpeen tien käyttäjien lepoa, virkistystä, ravitsemista, majoitusta tai ajoneuvojen huoltoa varten. Palvelualueelle saadaan sijoittaa kaikki yleisistä teistä annetun asetuksen 32 a §:n tarkoittamat palvelulaitokset.

Levähdysalueella tarkoitetaan tiehen pysyvästi liitännäisalueena kuuluvaa ulkoiluetta, joka on tarpeen tien käyttäjien lepoa, virkistäytymistä ja oleskelua varten. Levähdysalueelle saadaan sijoittaa kioskimyymlä tai kahvila.

Pysäköimisalueella tarkoitetaan tie- tai liitännäisalueeksi pysyvästi varattua aluetta, joka on tarpeen tien käyttäjille ajoneuvojen tilapäistä pysäköintiä varten.

Linja-autopysäkillä tarkoitetaan linja-autojen pysähtymistä varten järjestettyä pysähdyspaikkaa, joka on merkitty liikennemerkkipäätöksen mukaisella linja-autopysäkin merkillä.

Kuormausalueella tarkoitetaan tien liitännäisalueeksi varattua aluetta, joka on tarpeen esim. puutavaran kuormausta varten jatkuvasti tai usean vuoden ajan.

Rajanylityspaikalla tarkoitetaan tiehen kuuluvaa aluetta, joka varataan tieliikenteen tulli- ja passintarkastusta varten.

Tienpitäjän järjestämien palvelujen lisäksi yksityiset yrittäjät tarjoavat palveluja, joita ovat mm.:

- huoltoasemat
- autokorjaamot
- majoitusliikkeet (esim. motellit)
- ravitsemisliikkeet
- leirintäalueet
- kioskit.

Kaksiajokaistaisilla teillä nämä palvelualueet liitetään yleiseen tiehen yksityistieliittymän välityksellä, johon yleisistä teistä annetun lain 52 §:n mukaan tulee saada tienpitäjän lupa.

Moottoriteitä palvelevat yksityiset palvelut sijoitetaan moottoriteihin liittyvien sekaliikenneteiden varten tai moottoriteiden liitännäisalueille (palvelu- ja levähdysalueille). Myös sekaliikenneteiden levähdysalueille ja eräissä tapauksissa muodostetuille palvelualueille voidaan sijoittaa yksityisten yrittäjien tarjoamia palveluja (Tieasetus 32 a §).

Tien käyttäjiä palvelevat laitokset ja alueet ovat liikenneväylien tärkeitä osia. Niiden suunnitteluun ja sijoitukseen on kiinnitettävä huomiota, jotta ne liittyisivät tarkoituksenmu-

kaisesti liikenneväyliin eivätkä aiheuta kohtuuttomasti haittaa liikenneturvallisuudelle. Jos palvelulaitoksen paikan valinta ja alueen suunnittelu hoidetaan yksinomaan palveluyrityksen käyttotaloudellisten näkökohtien perusteella, se voi aiheuttaa haittoja sille liikenteelle, joka ei käytä sen palveluja hyväkseen. Näitä haittoja ovat mm. välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden väheneminen. Liikenneväylien varteen sijoitettavien laitosten ja alueiden järjestelyssä olisi pyrittävä kokonaisratkaisuun, joka tyydyttävällä tavalla edistää sekä

tienkäyttäjien palvelua että teiden välityskykyä ja liikenneturvallisuutta.

Jäljempänä on annettu ohjeita sekä tienpitäjän toimesta että myös yksityisten yrittäjien toimesta järjestettävien tienkäyttäjien palvelevien alueiden sijoittamisesta ja suunnittelusta. Ohjeet ovat osaksi syntyneet TVH:n ja liikenteen palvelua harjoittavien yhteistyönä kuten esim. huoltoasemaohjeet TVH:n ja öljy-yhtiöiden yhteistyönä.

4.1 Levähdys- ja pysäköimisalueet

4.10 Yleistä

Yleisten teiden varsille järjestetään tien käyttäjiä varten tiehen kuuluvien alueiden muodossa riittävästi mahdollisuuksia matkan tilapäistä keskeyttämistä ja ajoneuvosta poistumista varten siten, ettei aiheuteta vaaraa eikä tuoteta kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle. Eri-tyistä huomiota tässä suhteessa kiinnitetään valta- ja kantateihin, koska nämä ovat tarkoitettut palvelemaan nopeaa kaukoliikennettä.

Etuajo-oikeutettujen teiden ajoradalle pysäköiminen on tieliikenneasetuksen mukaan kielletty, mikä edellyttää pysäköimismahdollisuuksien varmistamista ko. teille.

Yleisistä teistä annetun lain 3 §:n mukaan voidaan teiden varsille varata

- a) liitännäisalueita tien käyttäjien lepoa ja ravitsemista taikka ajoneuvojen huoltoa varten (tulevat kysymykseen ainoastaan valta- ja kantateiden varsilla)
- b) liitännäisalueina tien käyttäjien tarpeeseen yleisiä pysäköimisalueita
- c) tiehen välittömästi liittyviä vähäisiä pysäköimisalueita, jotka kuuluvat varsinaiseen tiealueeseen.

Kohdassa a mainittujen alueiden ryhmään kuuluvat **levähdysalueet**, jotka ovat tien käyttäjille tarkoitettuja vähäisiä ulkoilualueita, joilla oleskelu saattaa kestää korkeintaan muutaman tunnin ajan. Levähdysalueet eivät siis ole leirintäalueita, vaan niiden tarkoituksena on sijaintinsa ja näkövaikutelmansa avulla houkutella väsyneitä ajajia sekä matkailijoita pysäköimään ajoneuvonsa ja siirtymään joksikin ajaksi tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevalle kauniille näköalapaikalle, tai ruokailemaan tuulelta ja pölyltä suojatussa paikassa.

Kohdissa b ja c mainitut **pysäköimisalueet** ovat yleiseen käyttöön varattuja alueita, jotka ovat tarkoitettut tietä käyttävien ajoneuvojen lyhytaikaiseen pysäköimiseen esim. näköalapaikalla käyntiä, moottorivian korjaamista, kuorman tarkistusta, kuljettajan vaihtoa yms. varten.

Jäljempänä annetut ohjeet koskevat lähinnä yksiajorataiseen tiehen liittyvien erillisten levähdys- ja pysäköimisalueiden suunnittelua. Samoja ohjeita voidaan kuitenkin soveltaa myös muunlaisten pysäköimisalueiden suunnittelussa.

Tieasetuksen 32 a § antaa mahdollisuuden esim. kioskin sijoittamiseen levähdysalueelle. Kioskeja koskevat ohjeet ovat kohdassa III 4.5 ja erillisohjeina n:o TVH 2.363.

4.11 Paikan valinta

Levähdysalueet pyritään yleensä rakentamaan valta- ja kantateiden varsille 30...100 km:n välein käyttäen suosittujen matkailureittien varsilla lyhyempiä välimatkoja kuin muilla teillä.

Pysäköimisalueet rakennetaan valta- ja kantateiden varsille siten, että tien käyttäjillä on mahdollisuus ajoneuvojen pysäköimiseen yleensä vähintään 5...10 km:n välein liikenteen suuruudesta ja maasto-olosuhteista riippuen. Muille yleisille teille rakennetaan pysäköimisalueita tien liikenteellisen merkityksen ja tiellä esiintyvän pysäköimistarpeen mukaan.

Levähdysalueiksi valitaan yleensä luonnonkauniita paikkoja mieluummin vesistön ääreltä. Levähdysalue sopii luonnostaan usein jonkin his-

toriallisen tai geologisen muistomerkin, luonnonnähtävyyden, kauniin sillan, uimarannan yms. yhteyteen.

Muiden palvelumuotojen mahdollinen keskittäminen levähdys- ja pysäköimisalueille tai niiden läheisyyteen tulisi sijoituspaikkaa harkittaessa ottaa huomioon. Eri palvelumuodot on edullista keskittää samojen liittymien varaan, jolloin yleiselle tielle ei synny tien suuntaista tai sitä ylittävää palvelulaitosten välistä liikennettä. Missään tapauksessa esim. pysäköimisaluetta ei pidä sijoittaa jonkin palvelulaitoksen kohdalle tien vastakkaiselle puolelle. Palvelumuotojen keskittämisestä on annettu ohjeita myös kohdissa 4.213 ja 4.312.

Edullisia levähdys- ja pysäköimisalueiden sijoituspaikkoja ovat usein tien parantamisen yhteydessä syrjään jääneet tien osat ja niiden varsi-alueet, joilla ei ole käyttöä muihin tietarkoituksiin. Samoin tulevat sijoituspaikoiksi joissakin tapauksissa kysymykseen vanhat soranottopaikat sekä lossitontit. Vastapainopenkereet soveltuvat myös usein pienten pysäköimisalueiden sijoituspaikaksi.

Vilkasliikenteisillä teillä, joiden liikenne on yli 3000 autoa vuorokaudessa, pyritään levähdys- ja pysäköimisalueet rakentamaan molemmiin puolin tietä, kummallekin ajosuunnalle erikseen. Tällöin alueiden liittymien tulee yleensä sijaita siten, että ajosuunnassa katsoen tien oikealla puolella sijaitsevan alueen liittymä on ensimmäisenä. Liikenteen ollessa pienempi kuin 3000 autoa vuorokaudessa pyritään alueet rakentamaan edellä mainituin välein yleensä vuorotellen tien eri puolille.

Levähdysalueita ei pidä rakentaa kaupunkien, kauppaloitten ja muiden asutuskeskusten välittömään läheisyyteen, koska alueet tällöin saattavat muodostua paikallisten asukkaiden kokoontumispaikoiksi eivätkä sen jälkeen palvele riittävästi tehokkaasti alkuperäistä tarkoitustaan.

Levähdys- ja pysäköimisalueen paikkaa valittaessa on kiinnitettävä huomiota tien geometriaan. Liikenneturvallisuussyistä tulee näkyvyyden alueen liittymien kohdalla olla mahdollisimman hyvä, jottei tieltä levähdysalueelle tultaessa tarvitsisi äkillisesti jarruttaa ja jottei levähdysalueelta tielle tultaessa tuotettaisi kohtuutonta häiriötä tai vaaraa liikenteelle. Alueiden liittymissä tulee olla vähintään 6 metrin etäisyydeltä yleisen tien reunasta kumpa-

kin suuntaan ohjenopeuden mukainen liittymisnäkämä.

Tien pituuskaltevuuden tulee liittymän kohdalla olla yleensä < 0.03 eikä missään tapauksessa > 0.04 .

Tielinjan kaarresäteen tulisi liittymän kohdalla olla mahdollisimman suuri, eikä missään tapauksessa kohdassa III 2.231 (Tien suuntauksen suunnittelu) annettua liittymiä koskevaa vähimmäisarvoa pienempi.

Levähdys- ja pysäköimisalueita ei pidä rakentaa valta- ja kantateiden varteen yleisen tien liittymän välittömään läheisyyteen siten, että liittymäjärjestelyn selväpiirteisyys huononee. On toivottavaa, että levähdys- ja pysäköimisalueen etäisyys lähimmästä yleisen tien tai liikenteelliseltä merkitykseltään yleiseen tiehen verrattavan yksityisen tien liittymästä olisi vähintään 500 m - 1000 m.

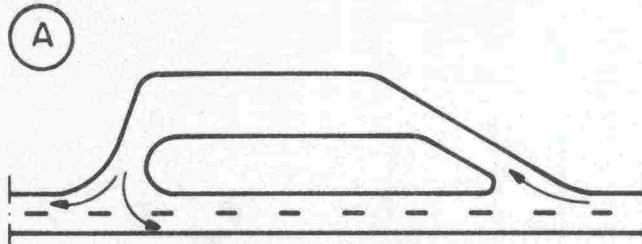
Levähdys- ja pysäköimisalueiden rakennuskustannukset riippuvat suurimmalta osaltaan maanpinnan muodosta, korkeussuhteista sekä maapohjan laadusta ko. paikalla. Levähdys- ja pysäköimisalueiden paikkoja määrättäessä tulisi siksi välttää sellaisia tien kohtia, joissa joudutaan tekemään suuria leikkauksia tai korkeita penkereitä.

Pohjaolosuhteiden tarkastelussa tulisi ottaa huomioon seuraavat seikat:

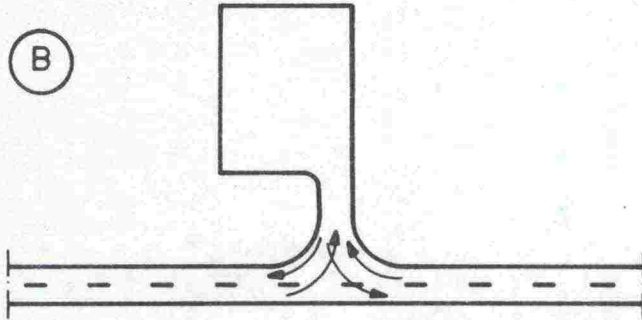
- a) tulisi välttää sellaisia paikkoja, joissa pohjavahvistustoimenpiteet ovat välttämättömiä
- b) tulisi välttää sellaisia kaltevia maasto-kohtia, joissa sortumavaara on ilmeinen
- c) levähdys- ja pysäköimisaluetta ei pidä rakentaa sellaiseen paikkaan, missä se saattaa aiheuttaa vahinkoa tielle esim. maapohjan epätasaisen painuman takia.

4.12 Liittymäjärjestelyt

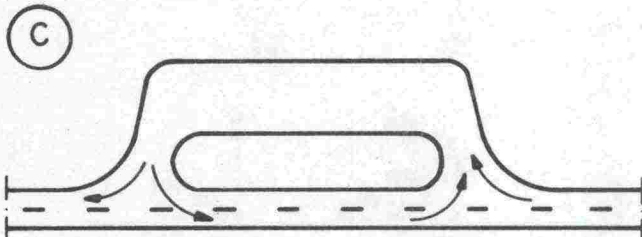
Levähdys- ja pysäköimisalueiden liittymäjärjestelyt tulee suunnitella mahdollisimman selväpiirteisiksi. Tämän vuoksi tulisi saman tien tai tieosan alueiden suunnittelussa käyttää vain muutamaa erityyppistä liittymäjärjestelyn muotoa. Näissä ohjeissa määritellään levähdys- ja pysäköimisalueiden liittymäjärjestelyt seuraavasti:



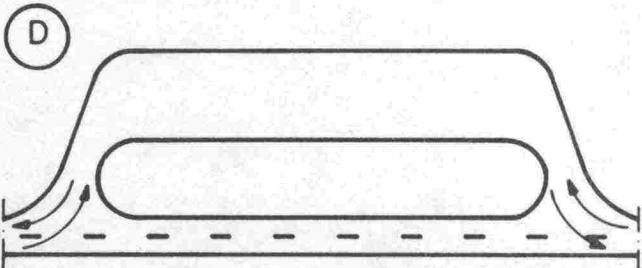
Henkilö- ja kuorma-autoille vain yhtä liikennesuuntaa varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue.



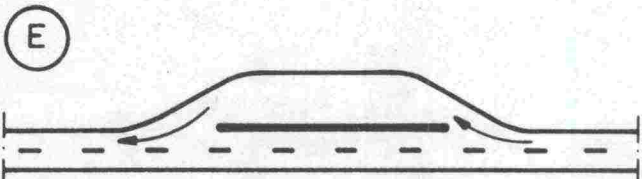
Lähinnä henkilöautoja varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue.



Henkilö- ja kuorma-autoille molempia liikennesuuntia varten tarkoitettu levähdys- tai pysäköimisalue.



Henkilö- ja kuorma-autoille molempia liikennesuuntia varten tarkoitettu levähdys- ja pysäköimisalue, jossa liittymät ovat niin kaukana toisistaan, ettei ole tarkoituksenmukaista järjestää niitä yksisuuntaisiksi.



Henkilö- ja kuorma-autoille vain yhtä liikennesuuntaa varten tarkoitettu pysäköimisalue.

Tunnuksilla A, B, C ja D osoitetut liittymäjärjestelyjen muodot tulevat kysymykseen sekä levähdys- että pysäköimisalueilla. Näiden lisäksi voidaan pysäköimisalueilla käyttää liittymäjärjestelyn muotoa E, jolloin pysäköimisalue rakennetaan ajorataan välittömästi liittyvänä levennyksenä.

Liittymäjärjestelyn muoto A tulee kysymykseen lähinnä silloin, kun levähdys- tai pysäköimisalueet on rakennettu molemmiin puolin tietä.

Muoto B tulee kysymykseen erikoisesti sellaisilla alueilla, jotka sijaitsevat suhteellisen kaukana tiestä. Se on käyttökelpoinen kaikille ajoneuvoille vain silloin, kun alueella on riittävästi pysäköimis- ja kääntymistilaa myös perävaunullisille kuorma-autoille. Yleensä tämä liikennejärjestely sopii käytännössä parhaiten vain henkilöautoille.

Muoto C sopii käytettäväksi silloin, kun alue on tarkoitettu molempiin ajosuuntiin liikkuville henkilö- ja kuorma-autoille.

Muoto D tulee kysymykseen silloin, kun on kysymyksessä suhteellisen pitkä alue, jonka liittymät tulevat suhteellisen kauas toisistaan. (Esim. syrjään jäänyt tieosa levähdys- tai pysäköimisalueena.)

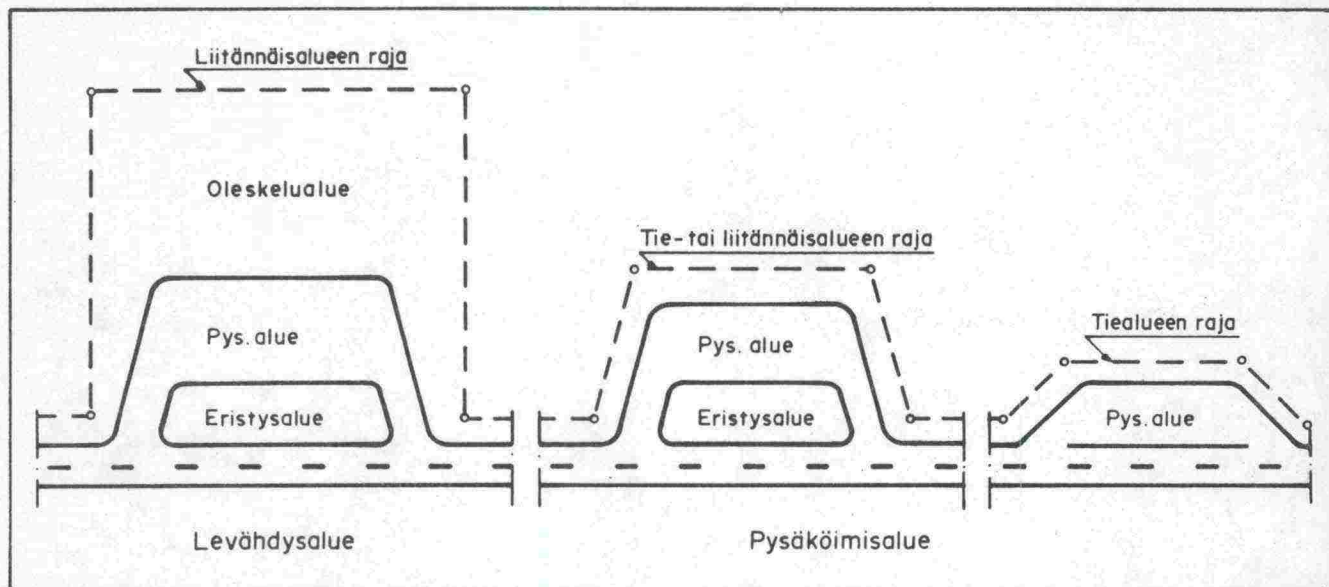
Levähdys- ja pysäköimisalueiden liittymät mitoitetaan joko henkilöauton tai perävaunullisen kuorma-auton ajoa silmällä pitäen sen mukaan, onko alue tarkoitettu henkilöautojen vai kuorma-autojen käytettäväksi. Liittymien mitoituksista on annettu tarkempia ohjeita kohdassa III:3 (Liittymien suunnittelu).

Kuvissa 2 ja 3 on myös esimerkkejä alueiden liittymien mitoituksista.

4.13 Alueiden sisäiset järjestelyt

4.130 YLEISTÄ

Levähdys- ja pysäköimisalueen sisäinen järjestely suunnitellaan kussakin tapauksessa erikseen ko. maastoon parhaiten sopivaksi. Kuvissa 2 ja 3 on esimerkkejä eri tyyppisten liikennejärjestelyjen mukaan suunnitelluista levähdys- ja pysäköimisalueista.



Kuva 1 Levähdys- ja pysäköimisalueiden osat

Levähdysalue muodostuu yleensä seuraavista eri tarkoituksia palvelevista osa-alueista (kuva 1)

- eristysalue
- pysäköimisalue ja
- oleskelualue.

Pysäköimisalue muodostuu samoista osa-alueista kuin levähdysalue, mutta sillä ei ole varsinaista oleskelu-aluetta ja eristysalue voi myös puuttua.

4.131 ERISTYSALUE

Eristysalueen tehtävänä on suojata levähdys- tai pysäköimisalueella oleskelevia päätien liikenteen aiheuttamilta häiriöiltä. Alueen leveyden tulisi olla vähintään 10 m. Jos tilaa on vähän käytettävissä voidaan A ja C tyyppisten alueiden eristyskaista rakentaa edellä mainittua kapeammaksi. Kunnossapidollisista syistä alle 10 m leveitä eristysalueita tulisi kuitenkin välttää.

Eristysalueen suojaavaa vaikutusta pyritään lisäämään istuttamalla puita ja pensaita tai esim. järjestämällä korkeuseroja ajoradan ja pysäköimisalueen välille (kuva 4). Tässä yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon mitä edellä on sanottu liittymän näkemäalueesta.

E-tyyppisellä ajorataan välittömästi liittyvällä pysäköimisalueella ajoradan ja pysäköimisalueen välissä on yleensä sulkualue, jonka leveys on sama kuin tien piennarleveys kuitenkin vähintään 1,5 m (kuva 3).

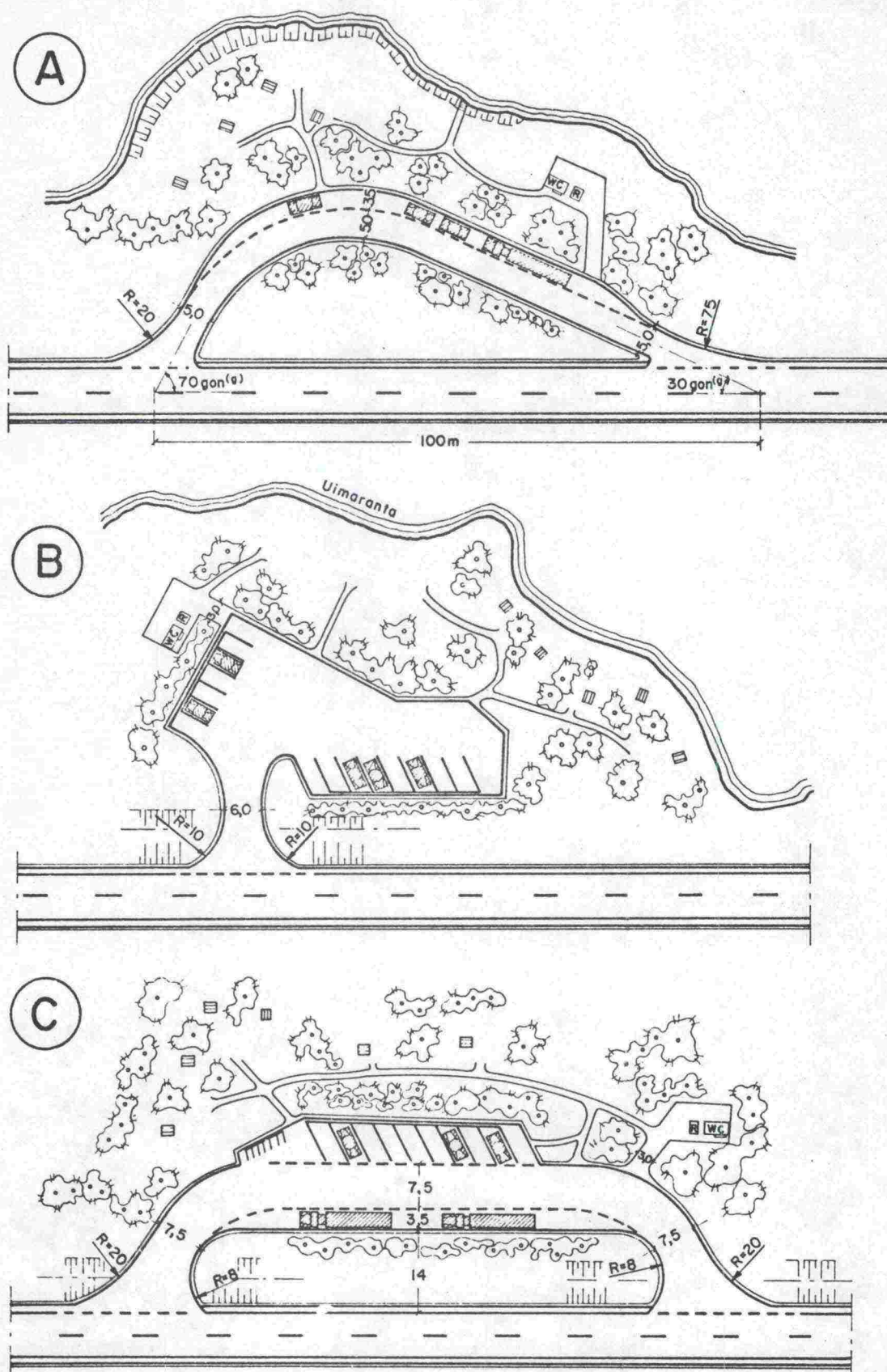
4.132 PYSÄKÖIMISALUE

Levähdysalueeseen liittyvä pysäköimisalue on tarkoitettu tämän alueen käyttäjien ajoneuvoja varten. Pysäköimisalueen suuruus riippuu tien liikennemäärästä ja ko. levähdysalueen sijainnista. Pysäköimisalueelle pyritään varaamaan yleensä vähintään 10 pysäköimispaikkaa. Eräissä tapauksissa saattaa jopa 50 paikan varaaminen olla tarpeellista, mikäli levähdysalueen yhteydessä on esim. suosittu uimapaikka, tms. Esimerkkejä on kuvassa 2.

Vähäiset tiehen välittömästi liittyvät pysäköimisalueet rakennetaan yleensä 1...3 kuorma- ja 5...10 henkilöautoa varten leventämällä tietä ajoradan tasossa niin paljon, että eristyskaista, ajokaistat sekä pysäköimiskaistat voidaan järjestää. E-tyyppisen alueen leveyden vähimmäismitta on 5 m pientareen ulkoreunasta mitattuna. Esimerkkejä on kuvassa 3.

Levähdys- ja pysäköimisalueet

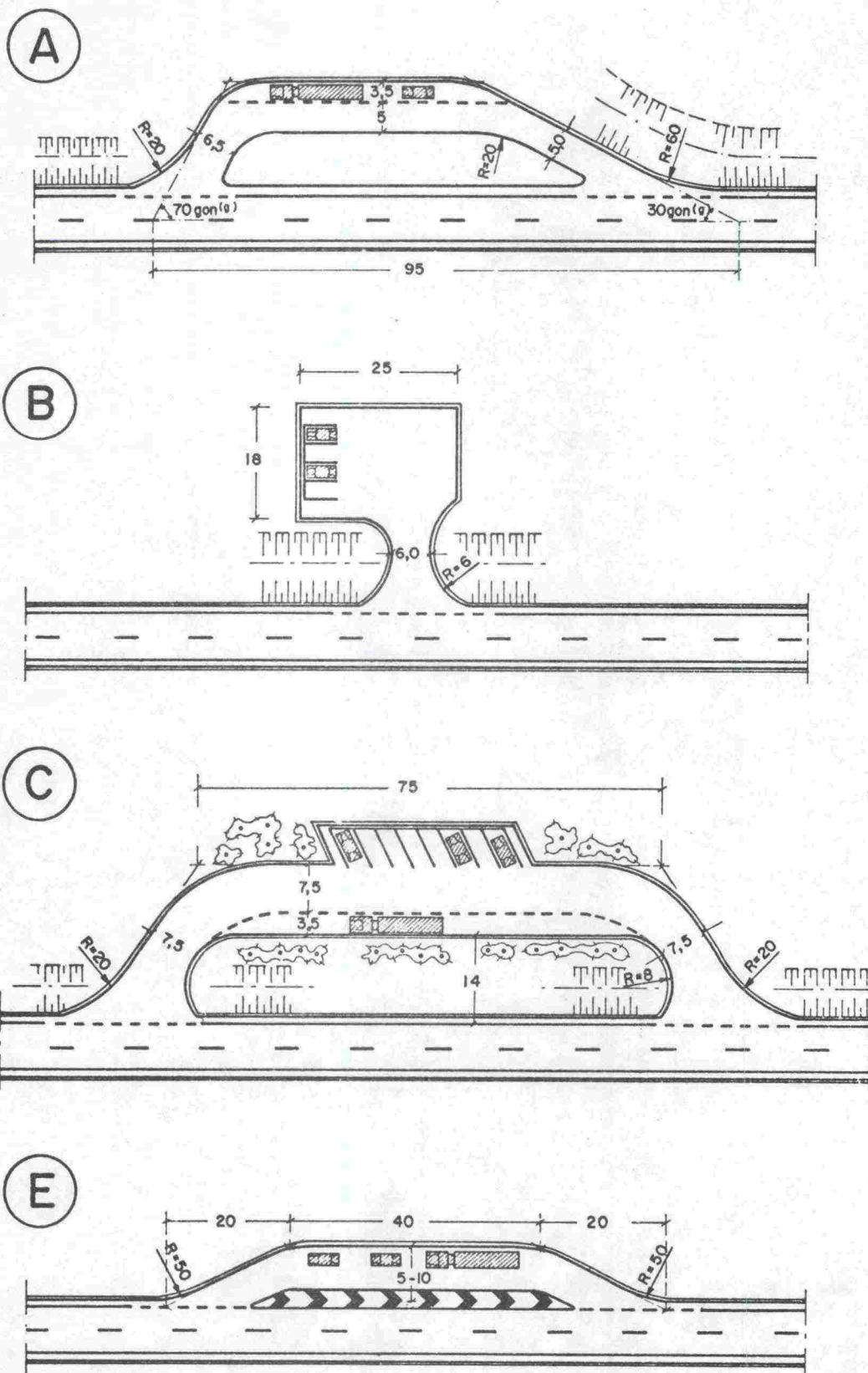
Esimerkkejä levähdysalueista



Kuva 2

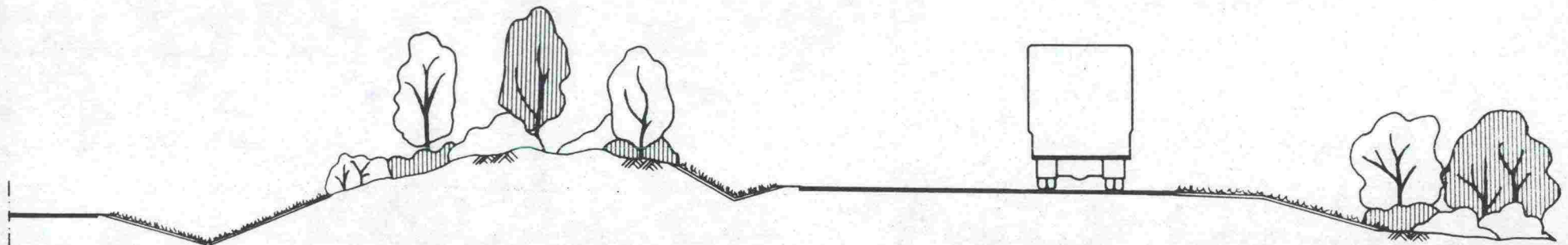
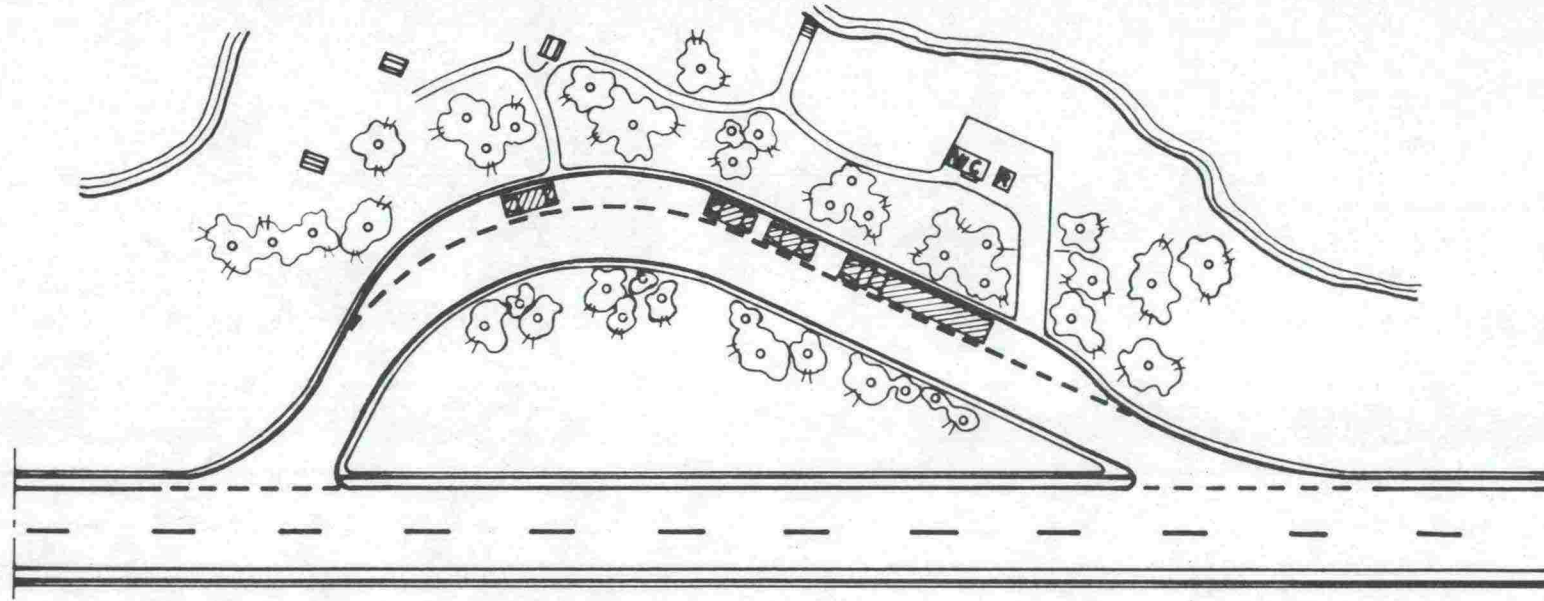
Levähdys - ja pysäköimisalueet

Esimerkkejä pysäköimisalueista



Kuva 3

Levähdys- ja pysäköimisalueet
Esimerkki levähdysalueen sijoittamisesta maastoon



Tie

Eristysalue

Pysäköimisalue

Oleskelualue

Kuva 4

Suurehkoilla tien liittännäisalueina tiehen kuuluvilla pysäköimisalueilla pysäköimispaikkojen lukumäärä harkitaan jokaisessa tapauksessa erikseen, ottaen huomioon tien liikenteen määrä ja se tarkoitus (mahdollinen erikoiskäyttö), jota ko. alue palvelee.

Pysäköimisalueen suunnittelussa varataan sopivasti tilaa sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttöön alue on tarkoitettu. Raskaita ajoneuvoja varten on tarkoituksenmukaista varata omat pysäköimiskaistat erilleen henkilöautojen pysäköimiskaistoista.

Pysäköimisalue on suunniteltava siten, että ajoneuvot, joita varten ko. alue on tarkoitettu voivat helposti ajaa pysäköintiä varten varatuille paikoille ja esteittä poistua paikaltaan. Eri ajoneuvotyypeille varatut pysäköimispaikat merkitään ajoratamerkinnoilla.

Kuvissa 5 ja 6 on esitetty eri ajoneuvoille tarkoitettujen pysäköimispaikkojen ryhmitykset ja mitoitus.

4.133 OLESKELUALUE JA SEN VARUSTEET

Oleskelualueeksi nimitetään jalankulkijoille tarkoitettua levähdysalueen osaa, joka yleensä on sijoitettu riittävän kauaksi tiestä. Oleskelualueen suuruus riippuu paikallisista olosuhteista. Yleensä sen pitäisi olla vähintään 200 m² yhtä pysäköimispaikkaa kohti. Oleskelualue pyritään suunnittelemaan siten, että siellä käyville ihmisille olisi tarjolla tuulen suojaa sekä aurinkoisia ja varjoisia oleskelupaikkoja. Oleskelualueelle sijoitetaan

- pöytä- ja penkkiyhdistelmiä
- jätessäkkileneitä ja roskasäiliö
- käymälä.

Pöytä- ja penkkiyhdistelmien lukumäärä määrätään pysäköimispaikkojen luvun perusteella siten, että aluksi pöytä- ja penkkiyhdistelmiä tulee olla 1/5 pysäköimispaikkojen lukumäärästä. Mikäli havaitaan tarpeelliseksi, voidaan niiden lukua myöhemmin lisätä. Osa pöytä- ja penkkiyhdistelmistä pyritään sijoittamaan aurinkoiseen ja osa varjoiseen maastokohtaan. Maaperän tulee olla pöytä- ja penkkiyhdistelmien sijoituspaikoissa kuivaa ja kantavaa.

Jätessäkkileneet sijoitetaan sopiviin kohtiin pöytä- ja penkkiyhdistelmien läheisyyteen. Lisäksi sijoitetaan vähintään yksi teline pysäköimispaikkojen välittömään läheisyyteen.

Käymälä ja roskasäiliö sijoitetaan mahdollisimman kauaksi pöytä- ja penkkiyhdistelmistä näkösuojan taakse ja esim. pysäköimisalueen läheisyyteen siten, että niiden vierelle voidaan ajaa jätteidenkuljetusautolla.

Levähdysalueen tulee olla järjestetty siten, että siirtyminen pysäköimisalueelta oleskelualueelle on vaivatonta. Oleskelualueen ei tarvitse kuitenkaan välttämättä sijaita samalla korkeudella kuin pysäköimisalue, vaan korkeusvaihtelut on yleensä edullista säilyttää sellaisina kuin ne ovat luonnossa. Sopivin paikoin voidaan rakentaa porrasaskelmia; mieluiten luonnonkivestä tai puusta. Oleskelualueelle voidaan rakentaa myös kävelyteitä.

Levähdysalueeksi varatun alueen muoto voi vapaasti vaihdella riippuen täysin paikallisista olosuhteista. Alueen rajat voidaan osoittaa aidalla, jolle pyritään mikäli mahdollista järjestämään näkösuojaa esim. pensasistutuksilla, koska se muutoin korostaa epämiellyttävästi liikkumisvapauden rajoitusta.

Levähdysalueen oleskelualueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueelle mahdollisesti tieasetuksen 32 a §:n mukaan sijoitettavat palvelulaitokset kuten esim. kioskit ja kahviot.

Pysäköimisalueille, joihin ei varsinaisesti liity oleskelualueita sijoitetaan aina riittävä määrä jätessäkkileneitä tai jätessäiliöitä.

Mikäli pysäköimisalueen yhteydessä on tilaa, voidaan sille sijoittaa myös penkkejä ja pöytä-penkkiyhdistelmiä varsinkin sellaisella tieosalla, millä ei vielä ole riittävästi varsinaisia levähdysalueita.

Varsinkin suurimpien pysäköimisalueiden yhteyteen tulisi sijoittaa käymälä ympäristön liikaantumisen estämiseksi.

4.14 Maisemalliset näkökohdat

Levähdys- ja pysäköimisalueiden viihtyisyyteen voidaan huomattavasti vaikuttaa käyttämällä hyväksi maisemallisten tekijöiden tarjoamia mahdollisuuksia. Alueiden paikat pyritään tämän vuoksi valitsemaan teiden varsilta luonnonkainiilta paikoilta. On kuitenkin tärkeätä, että alueita maastoon sovitettaessa pyritään välttämään muutoksien tekemistä alkuperäiseen luontoon. Tällöin kiinnitetään huomiota mm. luonnon kasvillisuuteen, maanpinnan topografiaan, vesistöihin ja geologisiin muistomerkkeihin.

Levähdys- tai pysäköimisalueita suunniteltaessa ja rakennettaessa tulisi säilyttää luonnonkasvillisuutta ja varsinkin puita niin paljon kuin mahdollista, jotta alueet ovat jo alusta alkaen viihtyisiä. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että ko. tarkoitukseen varatut alueet lunastetaan puustoineen.

Alueiden muotoilussa pyritään leikkaus- ja pengerrystöitä välttämään. Jos leikkauksia ja penkereitä joudutaan kuitenkin tekemään, tulee ne suunnitella maisemaan sopeutuviksi mahdollisimman mataliksi ja loivaluiskaisiksi. Myös kallioleikkaukset tulisi mieluummin tehdä loivaluiskaisiksi ja tasoittaa täytemaalla ja mullalla (kuva 4).

Levähdys- ja pysäköimisalueesta ja sen lähiympäristöstä tulee laatia maisemanhoitosuunnitelma, jossa osoitetaan säilytettävä kasvillisuus, suoritettavat istutukset, nurmetukset yms.

4.15 Alueiden opastus

Levähdys- ja pysäköimisalueiden opastusmerkit sekä merkkien yhteydessä tavallisimmin kysymykseen tulevat lisäkilvet on esitetty kuvassa 7. Levähdysalueelle opastamiseen käytetään liikennemerkkipäätöksen mukaista levähdysalueen opastusmerkkiä alueen sisäänajoliittymän kohdalla sekä n. 500 m ennen aluetta varustettuna etäisyyskilvellä.

Levähdysalueen merkkiä käytetään vain sellaisilla alueilla, jotka täyttävät näiden ohjeiden

mukaan levähdysalueen vaatimukset. Levähdysalueeksi merkittävällä alueella tulee olla:

- eristysalue
- pysäköimisalue
- oleskelualue
- käymälä.

Tärkeimpien levähdysalueiden (esim. jonkin suuren sillan vieressä) merkin yhteydessä voidaan ilmoittaa ko. paikan nimi.

Mikäli levähdysalueen yhteydessä on muita palvelumuotoja, kuten kioski, kahvio, uimaranta ym., lisätään näistä ilmoittavat symbolit tai lisäkilvet levähdysalueen merkin yhteyteen.

Kuvassa 8 on esimerkki levähdysalueen opasteista.

Pysäköimisalueelle opastamiseen käytetään liikennemerkkipäätöksen mukaista pysäköintipaikan merkkiä, joka asetetaan pysäköimisalueen sisäänajoliittymän viereen siten, että se näkyy mahdollisimman kauas tien suunnassa.

Koska pysäköintipaikan merkki antaa oikeuden pysäköidä auton merkin vaikutusalueelle myös pimeässä ilman pysäköimisvaloja, on liikenneturvallisuussyistä tärkeää, ettei liian kapeita tien levennyksiä merkitä pysäköimisalueiksi. E-tyyppisten pysäköimisalueiksi merkittävien alueiden leveyden vähimmäismittana voidaan pitää 5 m:ä.

Jos pysäköimisalue on tarkoitettu vain henkilöautoille, voidaan pysäköimisalueen merkin yhteydessä käyttää kuvassa 7 esitettyä lisäkilpeä.

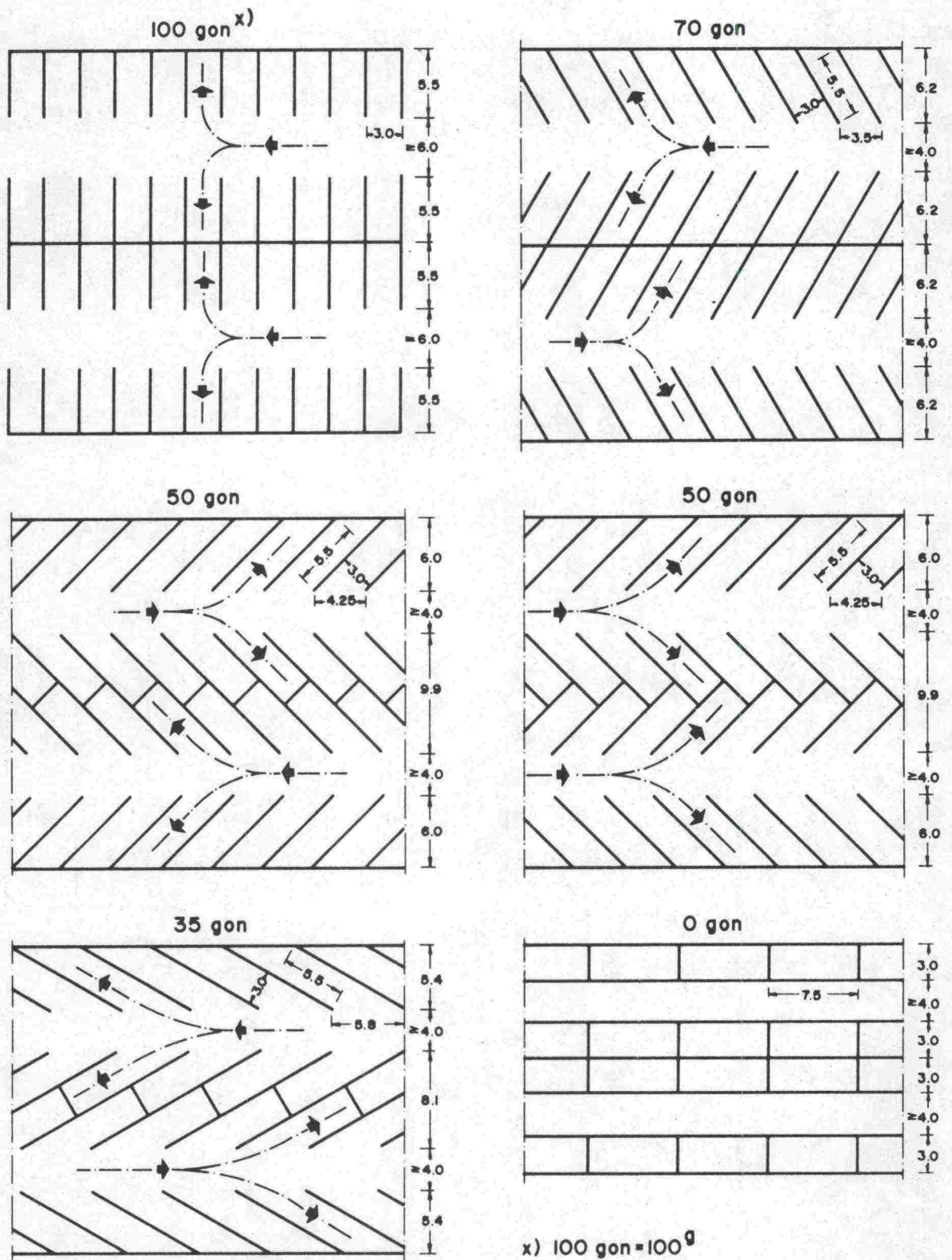
Pysäköimisaluetta ei yleensä varusteta etumerkeillä. Etumerkki on kuitenkin tarpeen, jos pysäköimisalue ja sen merkki eivät näy riittävän kauas (300 m) tien suunnalla tai teillä, joilla pysäköimisalueita on vain muutamia.

Kuvassa 8 on esimerkkejä pysäköimisalueiden merkitsemisestä.

Levähdys- ja pysäköimisalueet

Autojen pysäköintiryhmitelyksiä

Henkilöautot

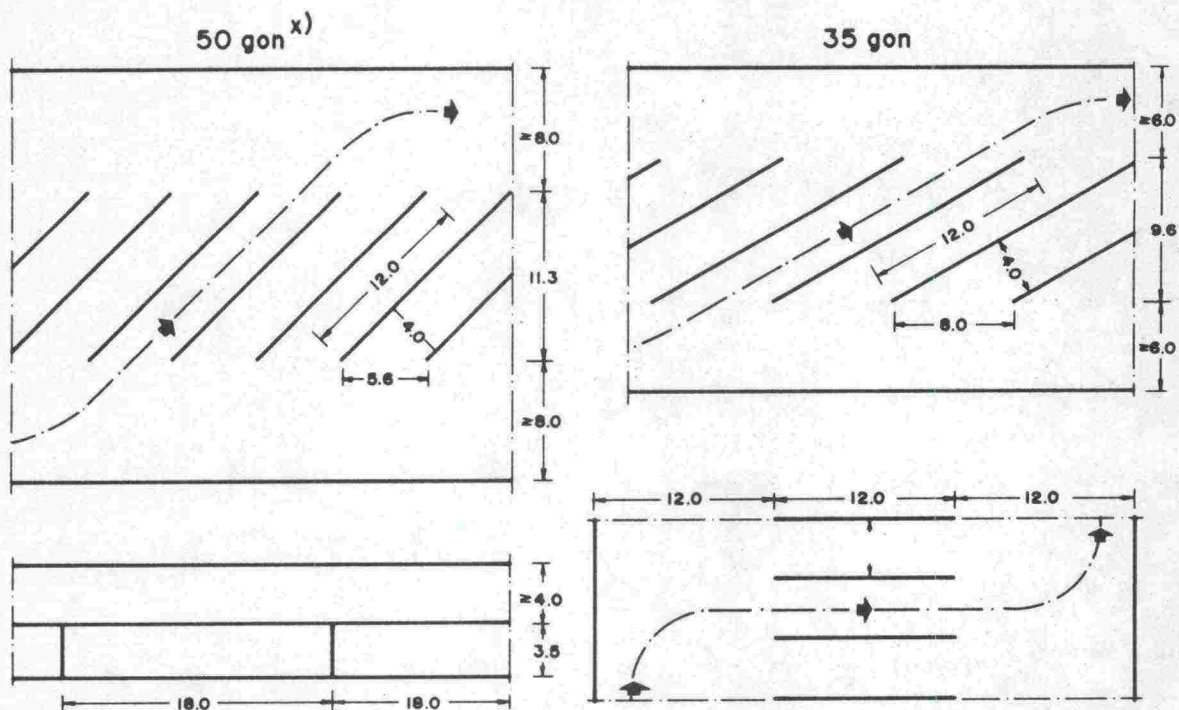


Kuva 5

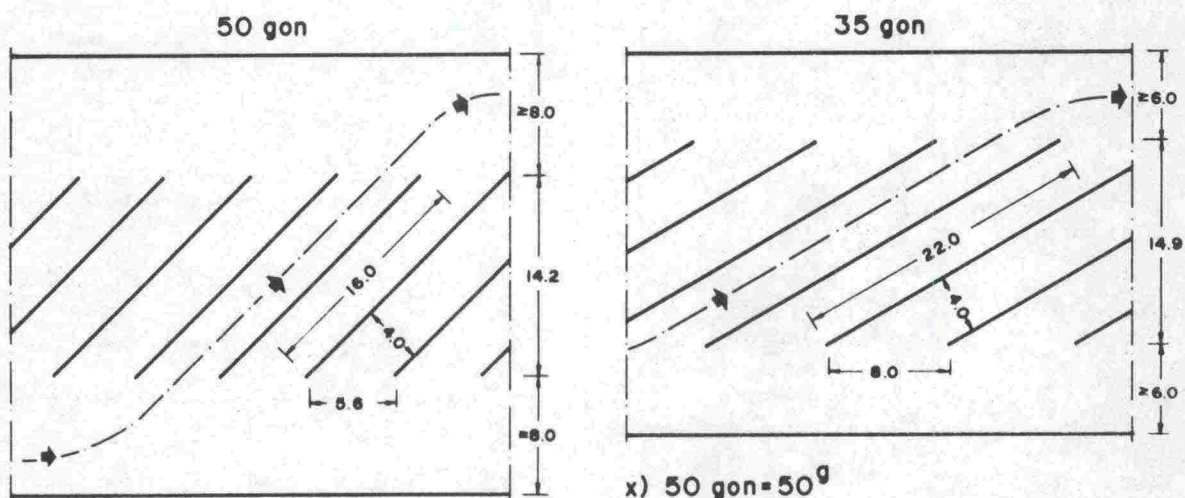
Levähdys- ja pysäköimisalueet

Autojen pysäköintiryhmittäisiä

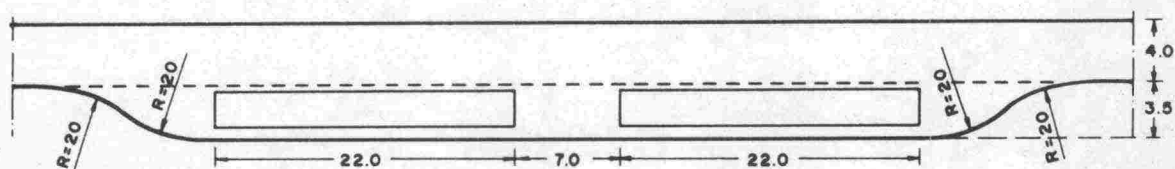
Linja- ja kuorma-autot



Puoliperävaunulliset ja perävaunulliset kuorma-autot



x) 50 gon = 50^g



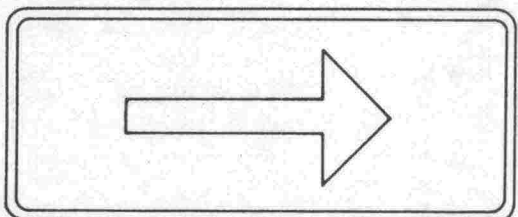
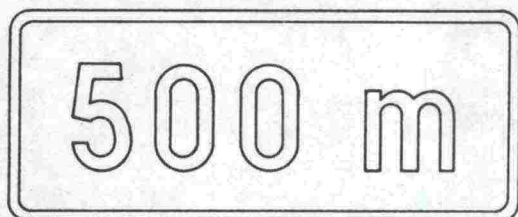
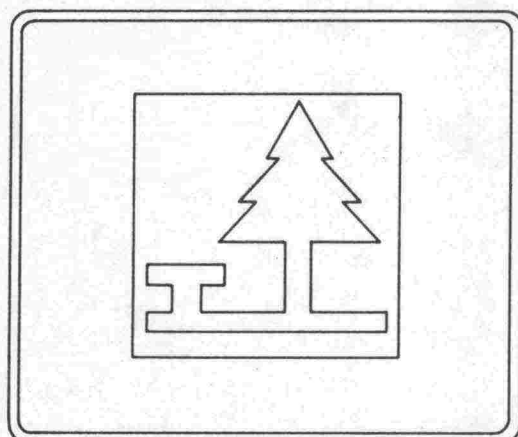
Kuva 6

Levähdys- ja pysäköimisalueet

Opastusmerkkien käyttö

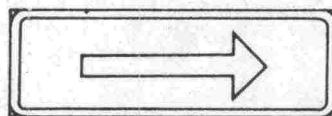
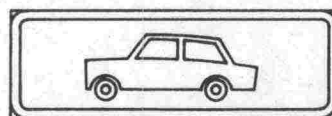
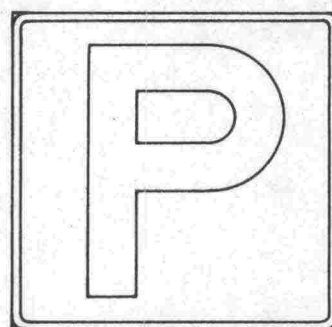
Levähdysalueen opastusmerkki

III Bj9 ja lisäkilvet



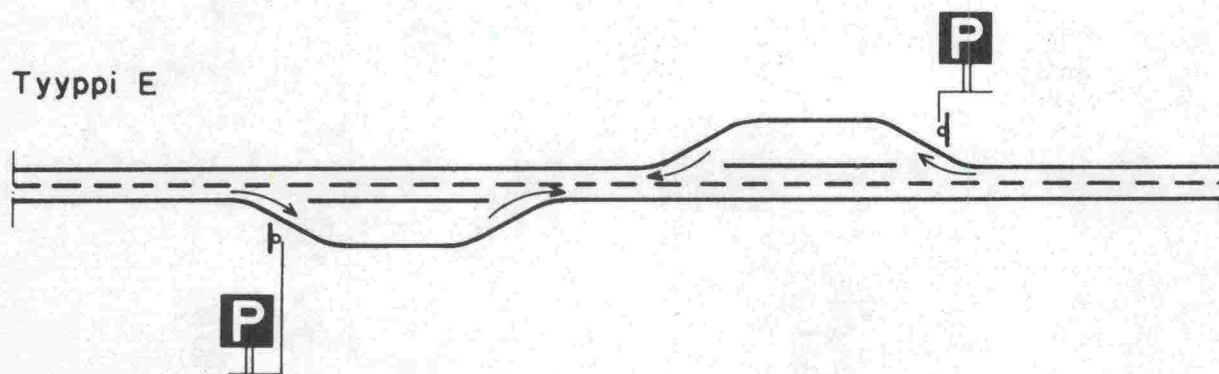
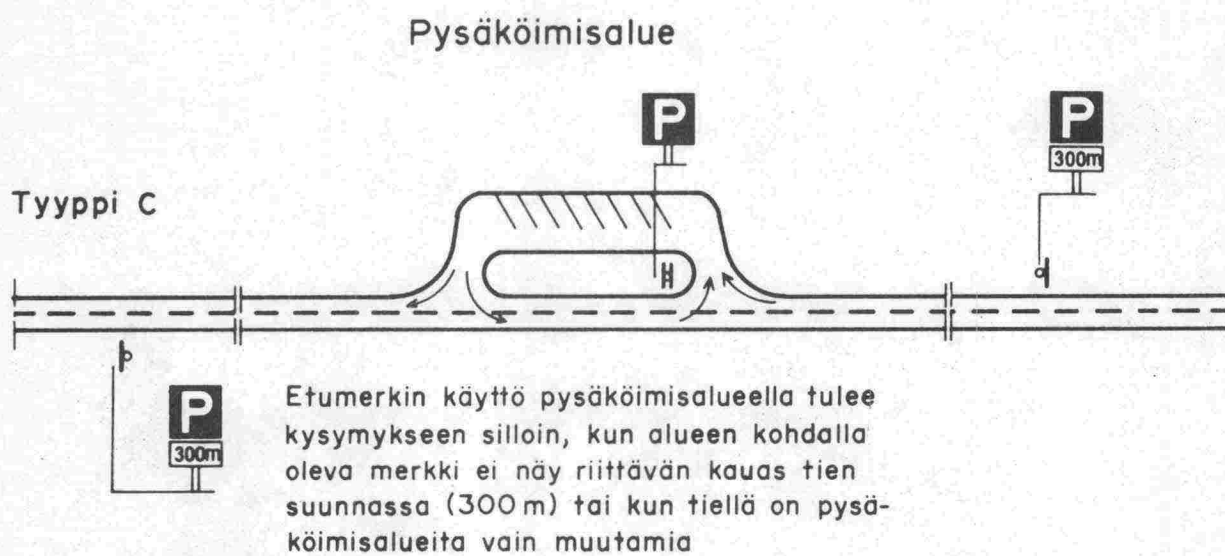
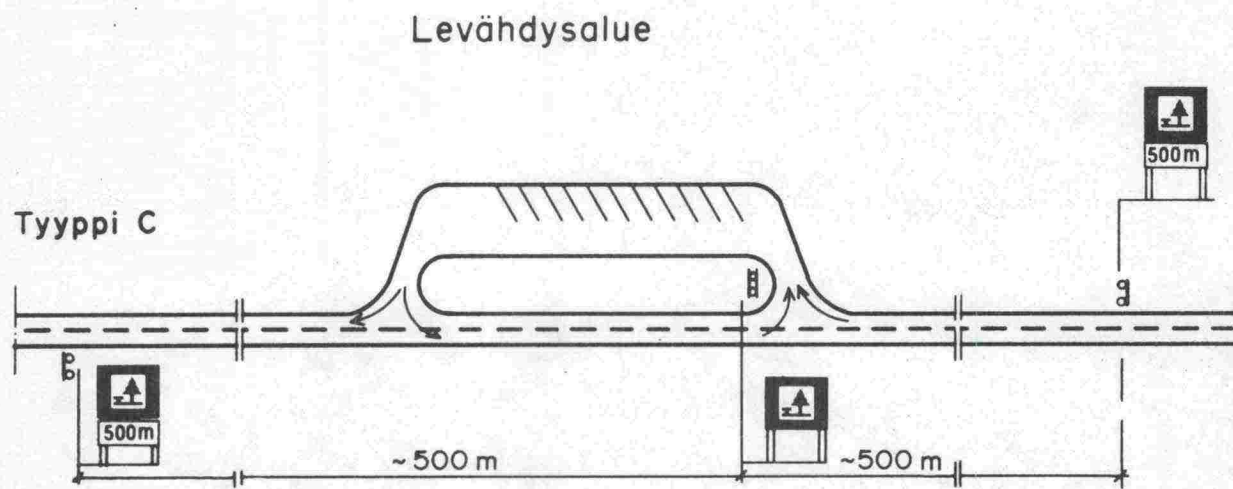
Pysäköimisalueen opastusmerkki

III Af ja lisäkilvet



Levähdys- ja pysäköimisalueet

Esimerkkejä alueiden opastuksesta



Kuva 8



PYSÄKÖIMIS- JA LEVÄHDYSALUEET
1975

- valmis pysäköintialue
- valmis levähdysalue
- suunniteltu pysäköintialue
- suunniteltu levähdysalue

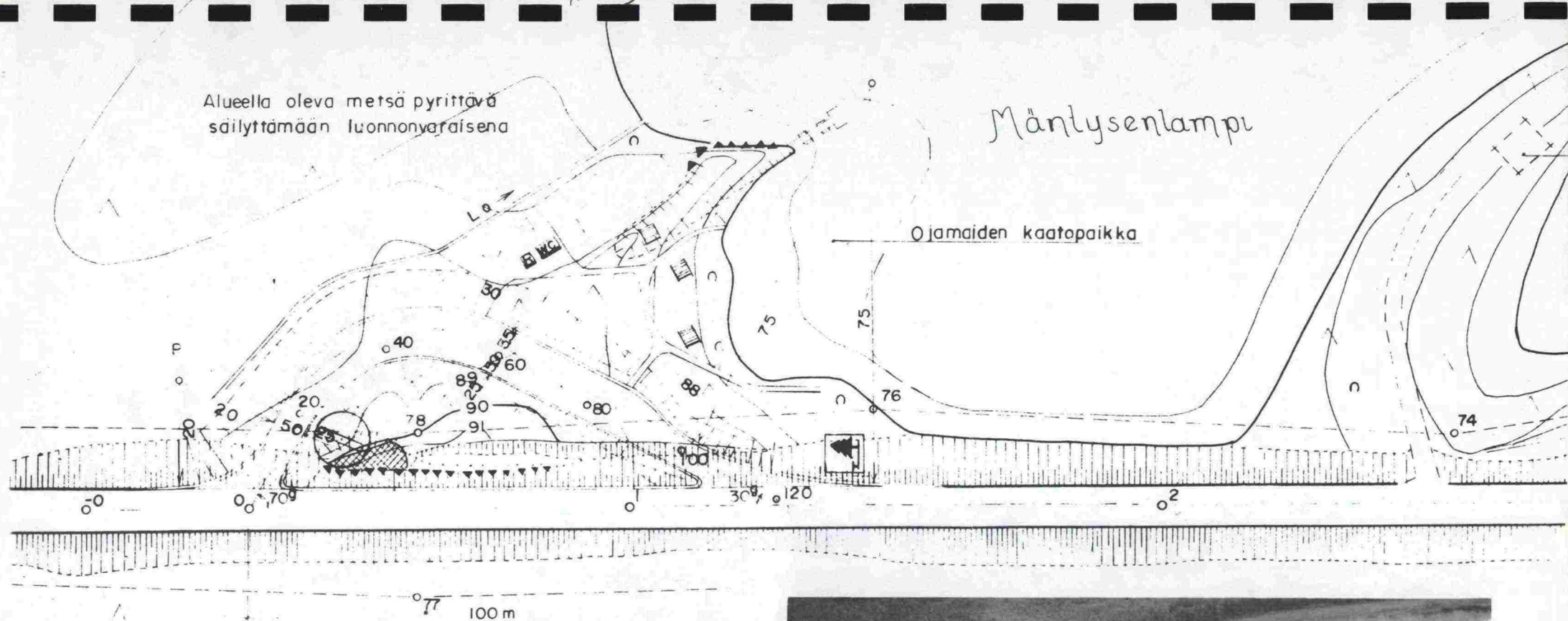
UPPSTÄLLINGS- OCH RASTPLATSER
1975

- färdigställd uppställningsplats
- färdigställd rastplats
- planerad uppställningsplats
- planerad rastplats

Alueella oleva metsä pyrittävä
säilyttämään luonnonyaraisena

Mäntysenlampi

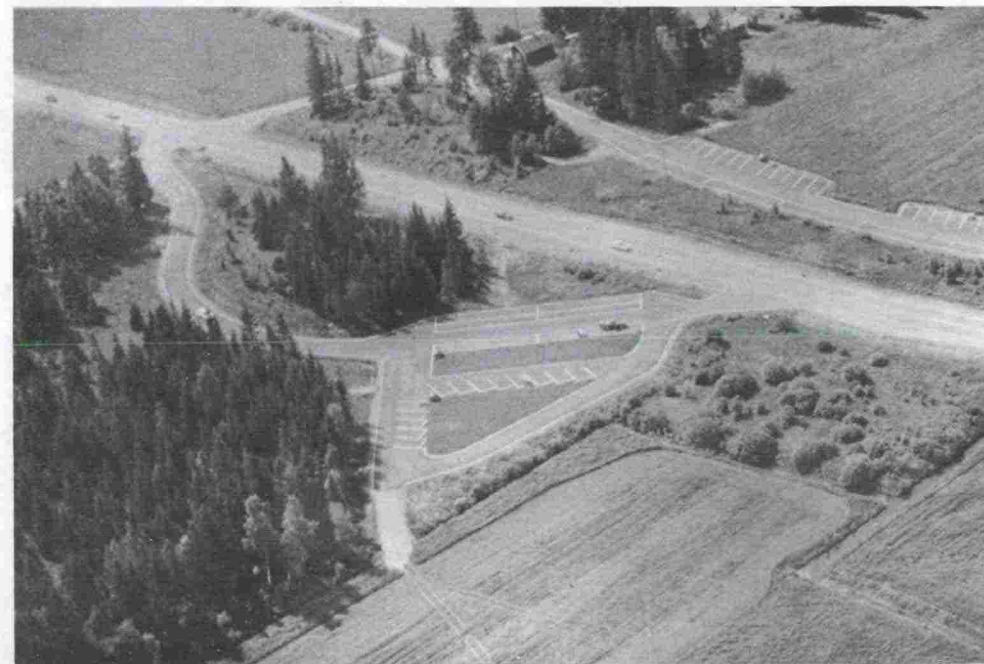
Ojamaiden kaatopaikka



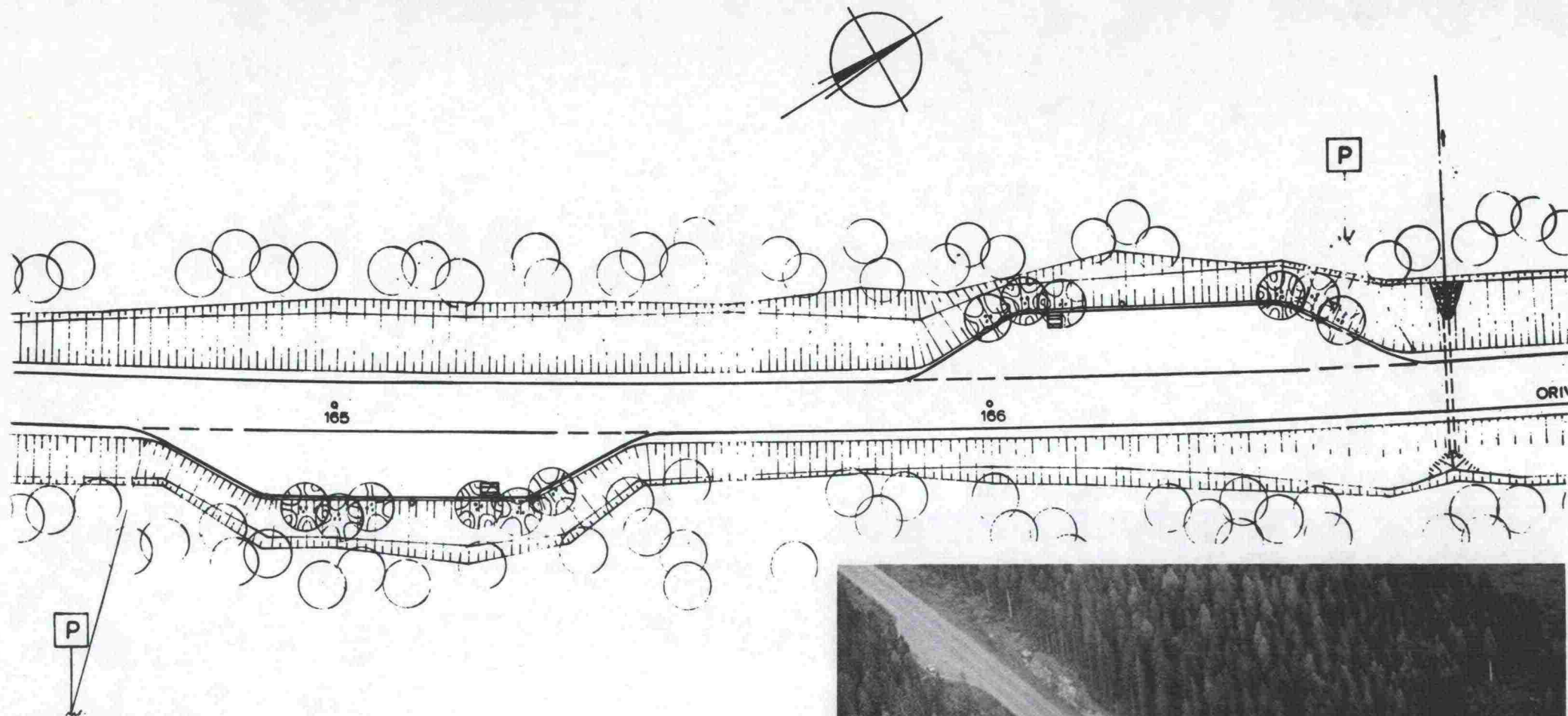
Tavanomainen, vain toisen liikennesuunnan
käytössä oleva levähdysalue (vt 5, Mäntysen-
lammen levähdysalue)

Ordinär rastplats för trafik i en riktning
(riksv. 5 Mäntysenlampi)





Rastplats utbyggd på ömse sidor om vägen med utnyttjande av på sidan belägna vägdelar.
(riksv.9, Nuutajärvi)



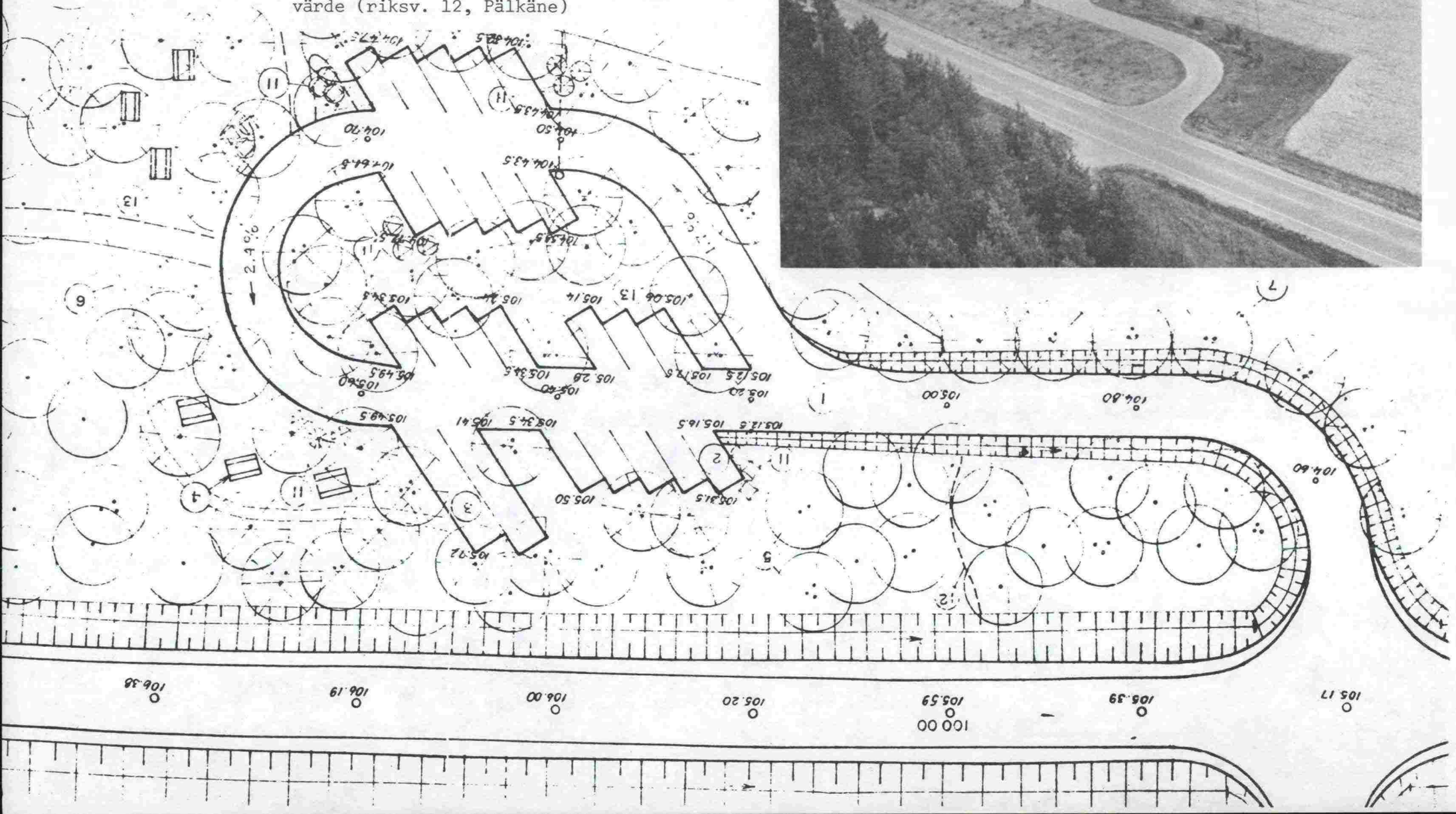
Tiehen välittömästi liittyvinä levennyksinä
rakennettu pysäköimisaluepari (vt 9, Kangas-
ala)

Till vägen direkt anknytna som utbredning
utbyggda uppställningsplatser
(riksv. 9, Kangasala)



Levähdysalue, jonka yhteydessä on baari-
tyyppinen ravintola. Levähdysalueen vie-
ressä on historiallisena nähtävyytenä
rauniokirkko (vt 12, Pälkäne)

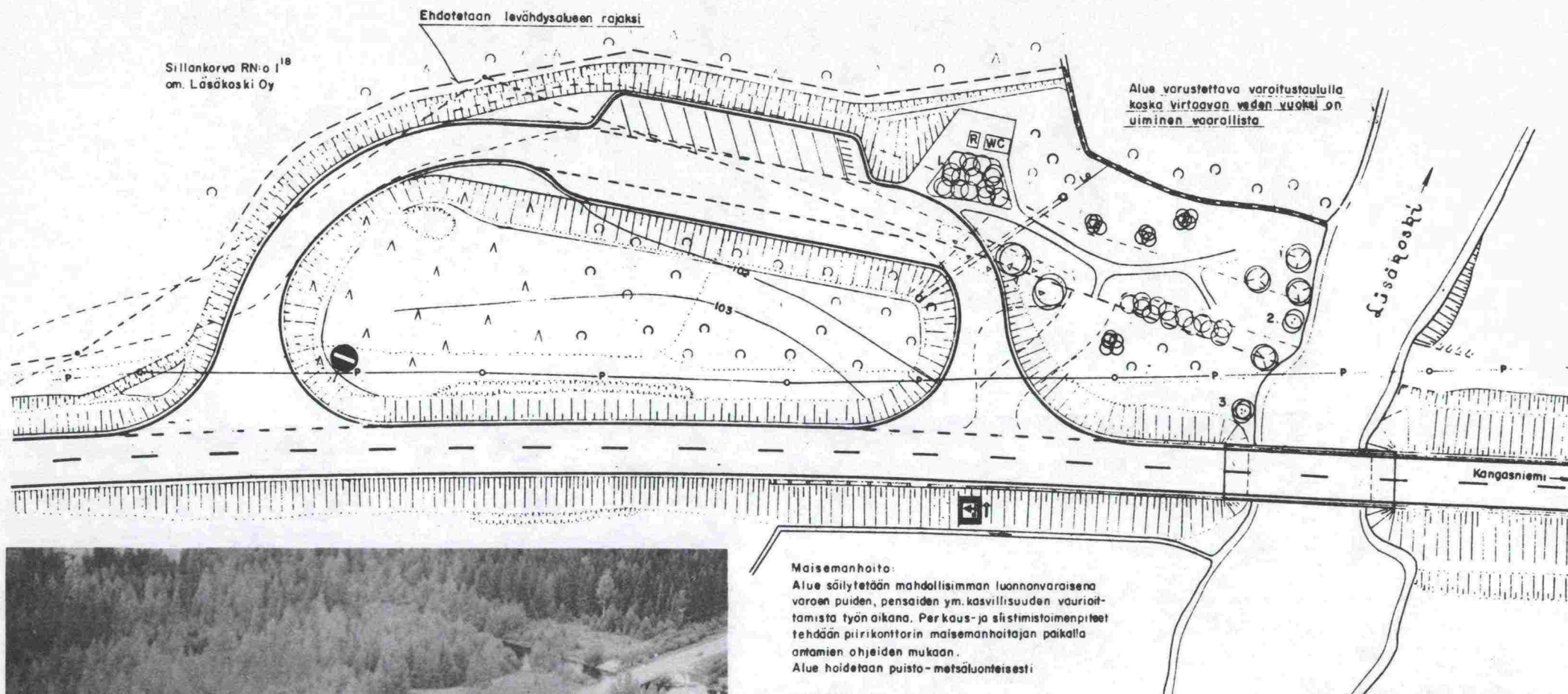
Rastplats med restaurang av bartyp. Invid
ligger en ruinkyrka med historiskt minnes-
värde (riksv. 12, Pälkäne)



Sillankorva RN:o 18
om. Läsäkoski Oy

Ehdotetaan levähdysalueen rajaksi

Alue varustettava varoitustaululla
koska virtaavan veden vuoksi on
uiminen vaarallista



Maisemanhoito:

Alue säilytetään mahdollisimman luonnonvaraisena
varoen puiden, pensaiden ym. kasvillisuuden vaurioit-
tamista työaikana. Perkaus- ja siistimistöimenpiteet
tehdään piirikonttorin maisemanhoitajan paikalla
antamien ohjeiden mukaan.
Alue hoidetaan puisto-metsäluonteisesti

Istutukset:

- | | | |
|----------------------|-------------|-----------------------------|
| 1. Sambucus racemosa | Terttuselja | 20 kpl |
| 2. Betula verrucosa | Rauduskoivu | 2 kpl (ryhmässä, väli 30cm) |
| 3. Salix caprea | Raita | 3 kpl (ryhmässä, väli 30cm) |

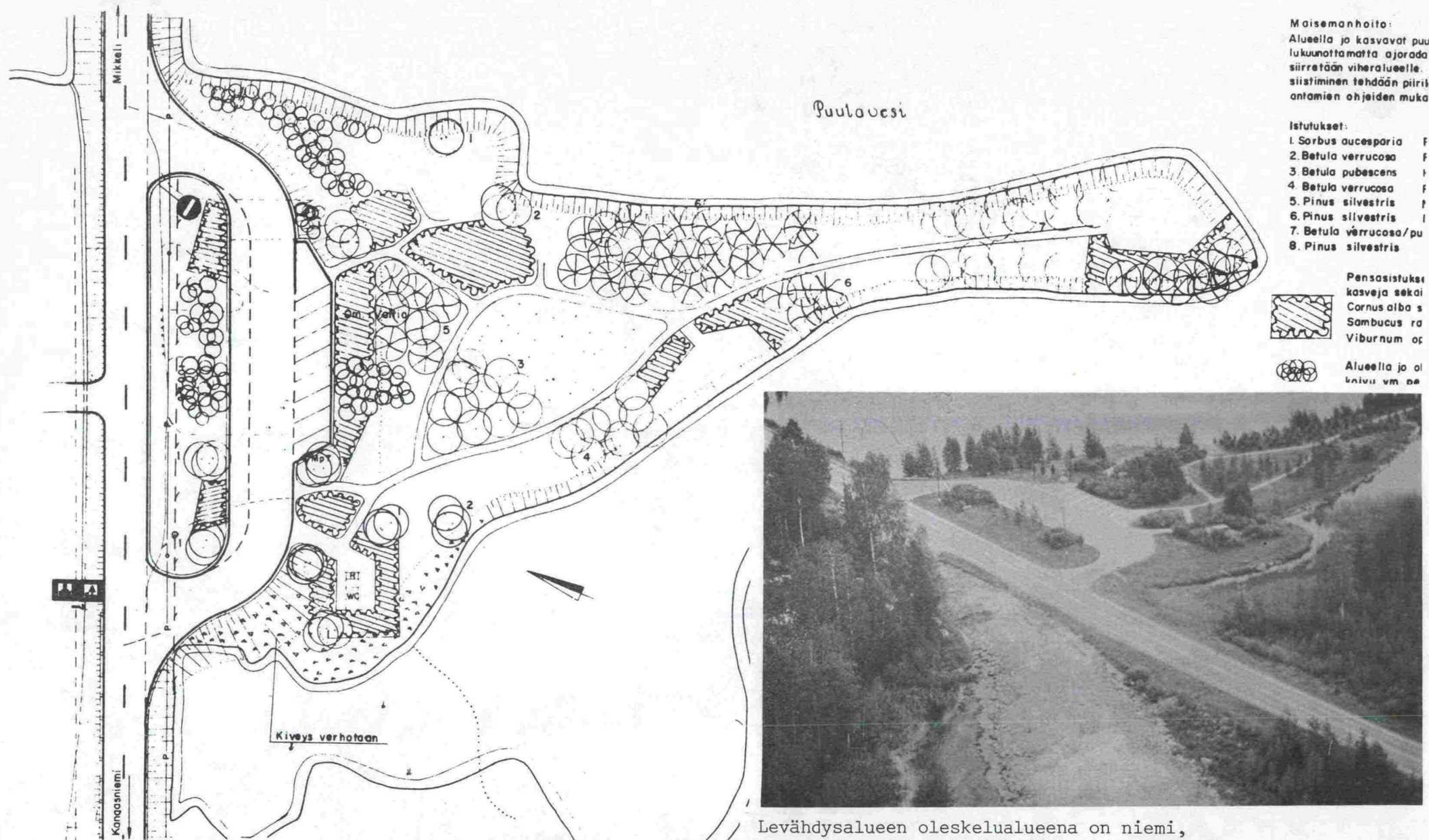
TIE- JA VESIRAKENNUSLAITOS Mikkeli piiri

Yleinen n:o 13
Kortti Läsäkosken levähdysalueesta

Suunnittelija	12.7.70 ins. M. K. Karhu
Tarkastaja	ylim. opul ins. M. K. Karhu
Hyväksynyt	piiri-ins. M. K. Karhu
	Mittakaava 1:500
	Piirustuksen n:o

Mahdollisimman luonnonvaraisena säilytetty
levähdysalue (vt 13, Läsäkosken levähdysalue)

Rastplats varsprunlig naturmiljö bevarats.
(riksv. 13 Läsäkoski)

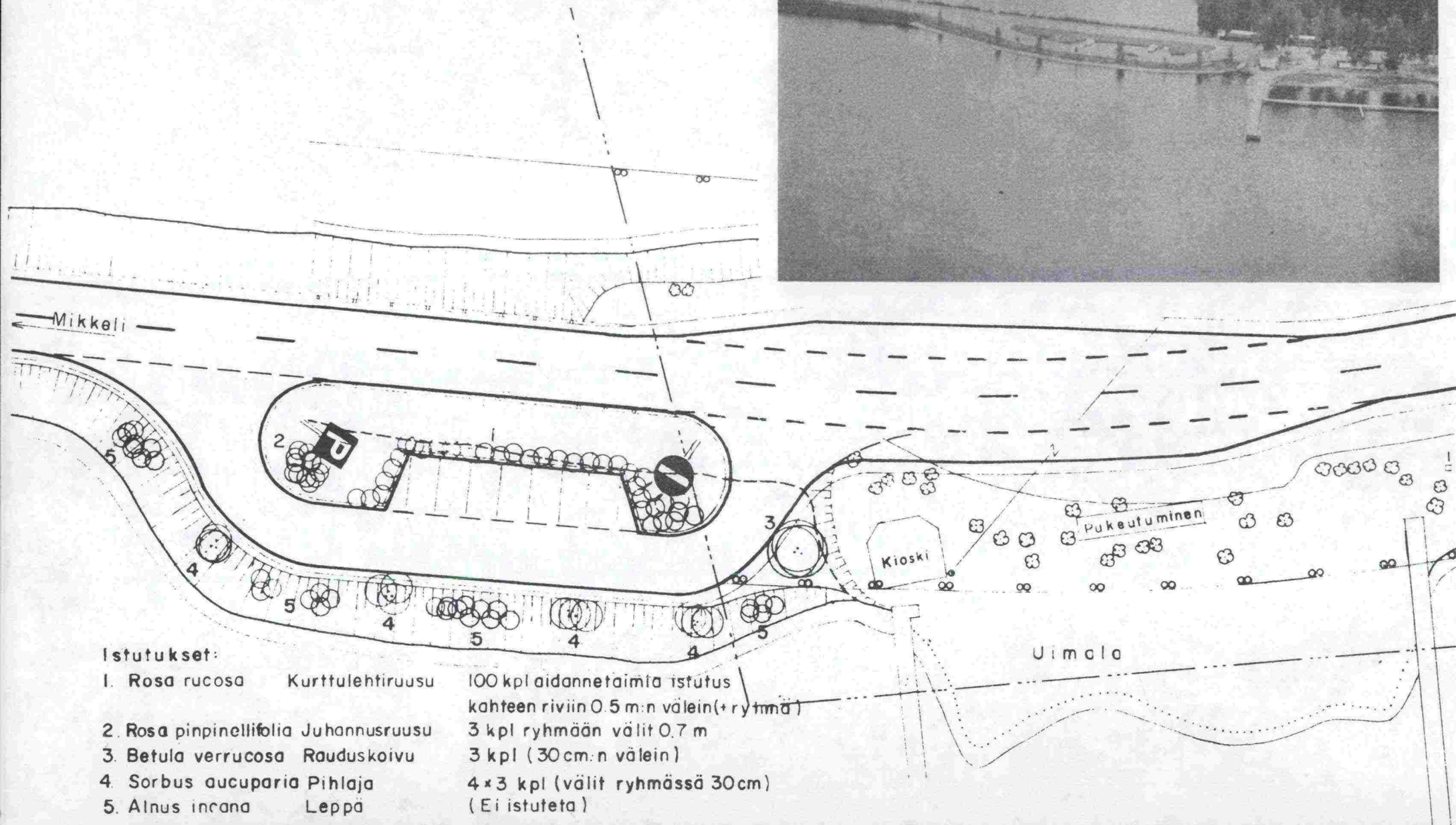


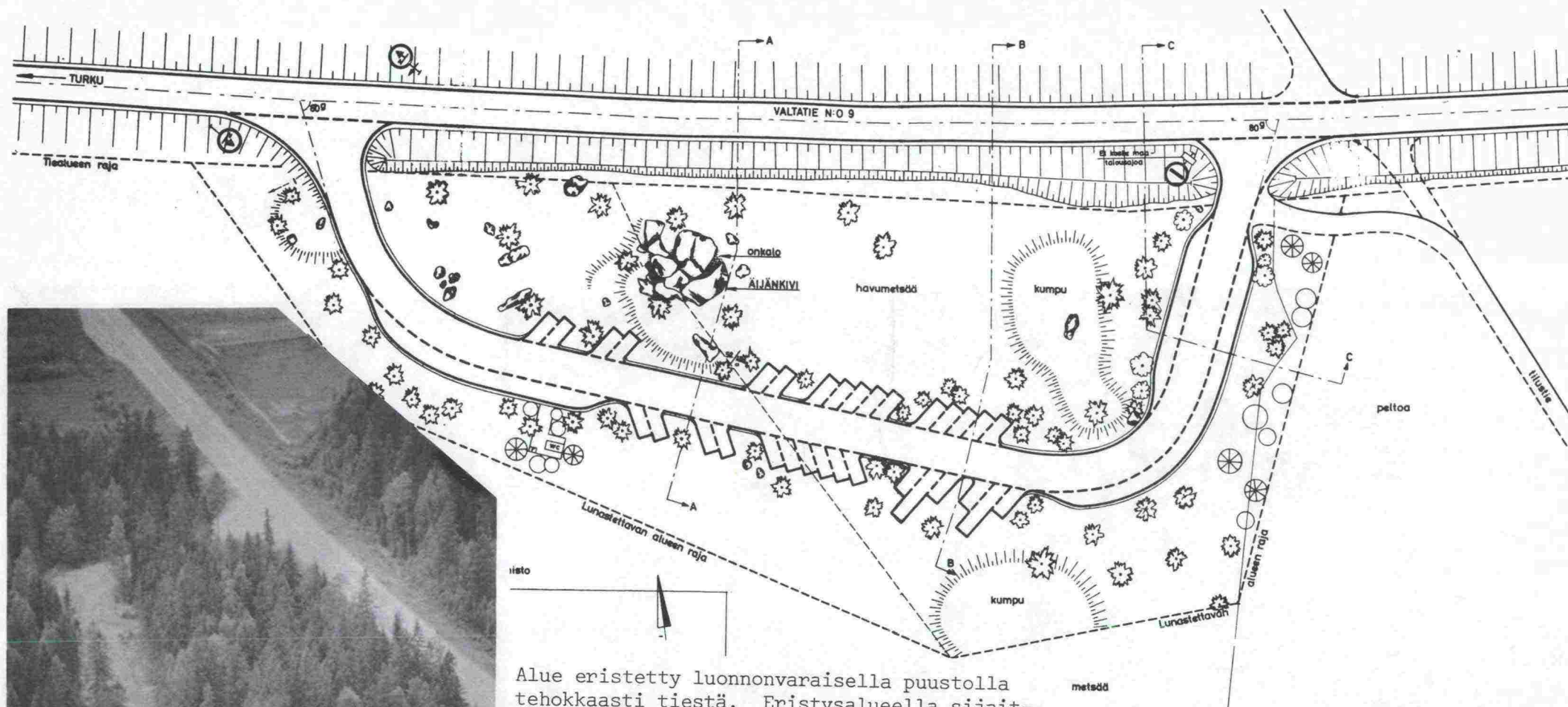
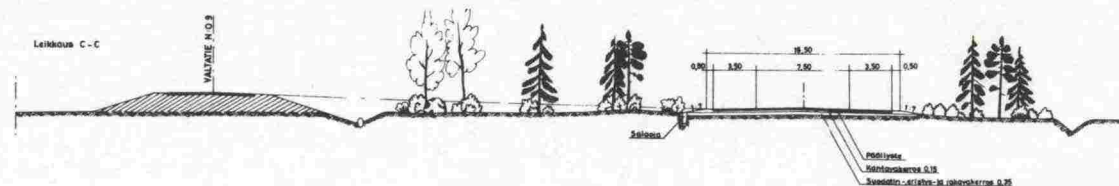
Levähdysalueen oleskelualueena on niemi, jolla kiertele polkuja. Alueen yhteydessä uimapaikka (vt 13, Syvälahden levähdysalue)

Rastplats där det funktionella området utgörs av en udde med simplats (riksv. 13 Syvälahti)

Pysäköimisalue rakennettu järvipenkereen
yhteyteen uimalan viereen (vt 13, Uimalan
pysäköimisalue)

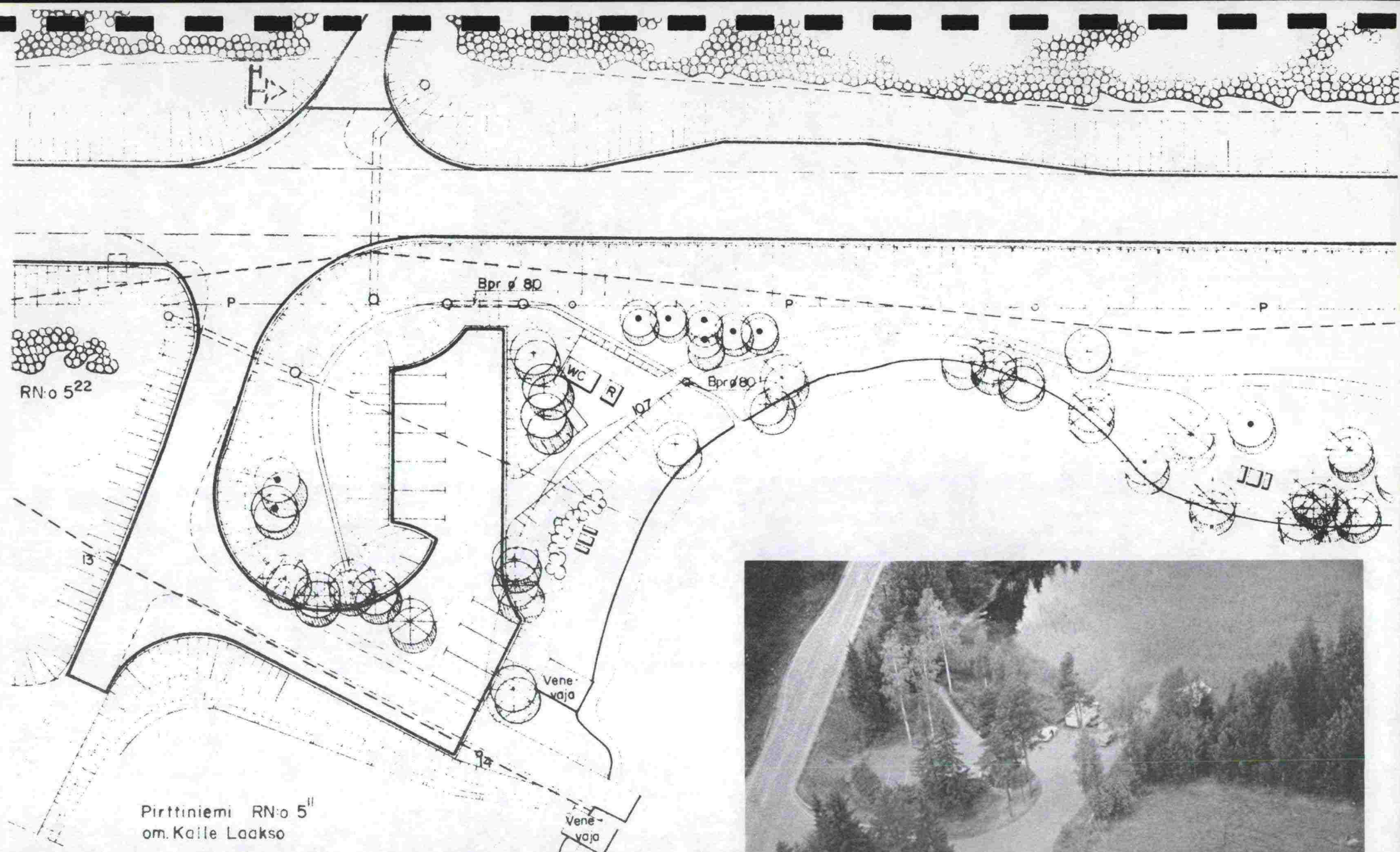
Uppställningsplats i samband med sjöbrant
vid en siminrättning (riksv. 13, Uimala)





Alue eristetty luonnonvaraisella puustolla tehokkaasti tiestä. Eristysalueella sijaitsee mielenkiintoinen geologinen muistomerkki (vt 9, Tyrvää)

Området effektivt isolerats från vägen med träd i naturligt tillstånd. På området finns ett intressant geologiskt minnesmärke (riksv.9 Tyrvää)



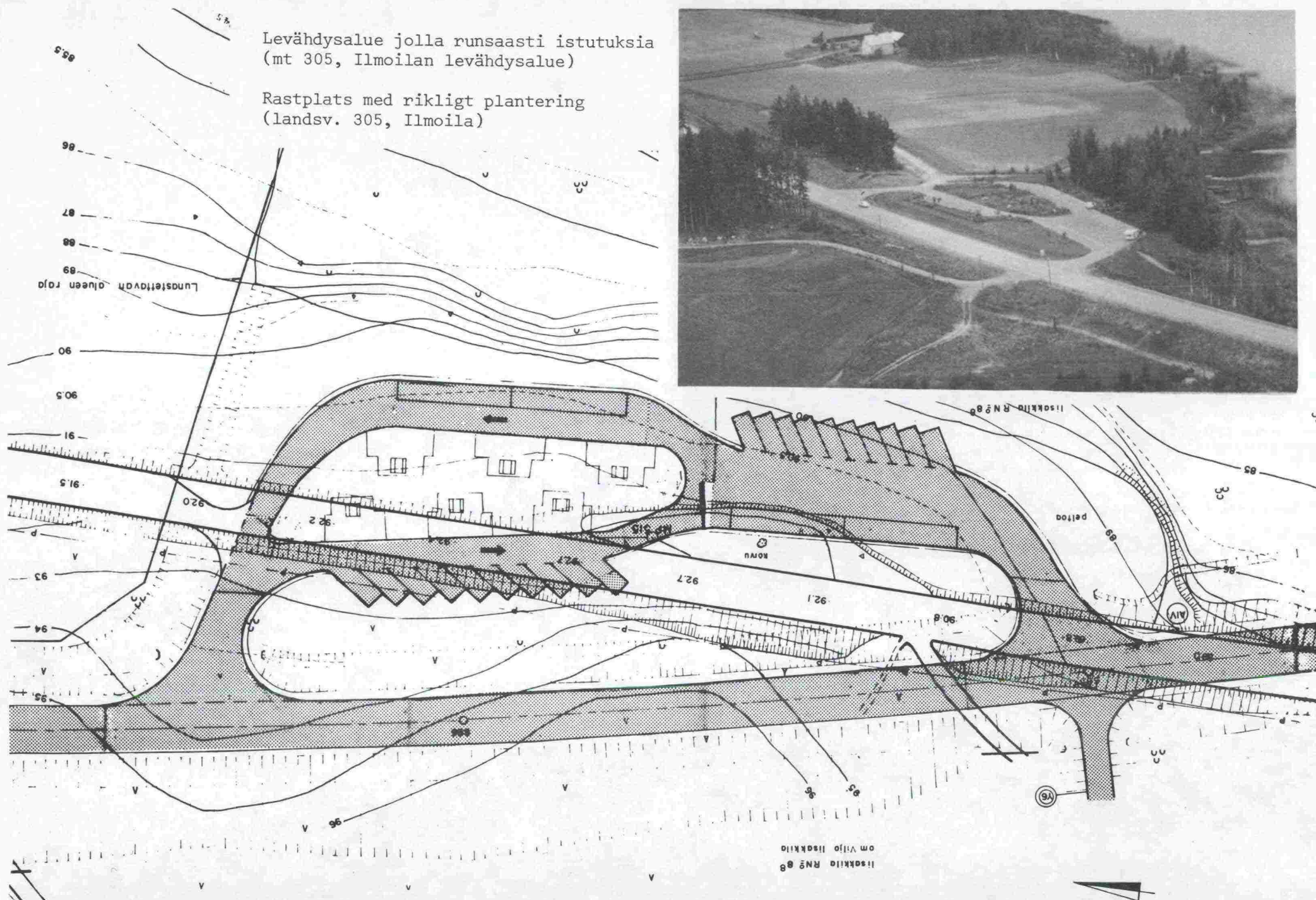
Vain henkilöautoille tarkoitettu alue.
Luonnonvaraiset puut hyvin säilytetty
(kt. 59, Sääksjärven levähdysalue, Sysmä)

Endast för personbilar. Vilda träd väl
bevarade (stamv. 59, Sääksjärvi, Sysmä)



Levähdysalue jolla runsaasti istutuksia
(mt 305, Ilmoilan levähdysalue)

Rastplats med rikligt plantering
(landsv. 305, Ilmoila)



ISBN 951-46-1627-8